Bodo Ebhardt

Der Seedienst Ostpreußen im Zeitgeschehen

EAe

Städt. Bücherstube
Ostseebad Zoppot

4EAe1

II/40

Der Seedienst Ostpreußen im Zeitgeschehen

Bodo Ebhardt

Der Seedienst Ostpreußen im Zeitgeschehen

Mit einem Vorwort
von Gauleiter und Oberpräsident
Erich Koch

Städt. Bücherstube
Ostseebad Zoppot
4EAe1
n/40

1940

Volk und Reich Verlag Berlin

Biblioteka
Uniwersytetu Gdańskiego
1100852829

948918

Uniwersytetu Gdańskiego BIBLIOTEKA

BIBLIOTEKA W. S. P. w Gdańsku

inw. 61756 mel

Alle Rechte, insbesondere das des Nachdrucks und der Übersetzung, vorbehalten
Copyright 1940 by Volk und Reich Verlag G. m. b. H., Berlin W 9. Einbandentwurf
Erich Ecke. Druck der Buchdruckerei Dr. W. u. E. Brönner, Potsdam-Babelsberg

D. 70/58

20/-

447

Vorwort

Der Seedienst Ostpreußen ist geschaffen worden, als dem deutschen Volk nach der Errichtung des polnischen Korridors die Provinz Ostpreußen als *Insel* erschien. Mit der Ausdehnung seiner Fahrten nach Lettland und Finnland kam bereits zum Ausdruck, daß Ostpreußen sich trotz der Trennung vom Reich als *Brücke* nach dem Nordosten Europas empfand. Nach der Machtübernahme erkannte die deutsche Jugend, daß im Osten die Zukunft unseres Volkes liegt, für sie war der Seedienst für diesen Zukunftswillen ein Sinnbild.

Der polnische Feldzug hat diesen Wunsch in das Stadium der Verwirklichung gebracht. Ungeheure Aufbaukräfte werden im deutschen Osten nach diesem Kriege eingesetzt werden. Mehr noch als *vor* der großen Wandlung im Osten muß die Verbindung zwischen den inneren Gebieten des Reiches und Ostpreußen gefestigt werden: erneut erhält der Seedienst eine *erweiterte* Bedeutung. Jetzt ist Ostpreußen die nördliche Flankenstellung einer großen zusammenhängenden Aufbaufront im Osten geworden. In ihr müssen die stärksten Aufbaukräfte zum Einsatz kommen.

Die Provinz steht nicht nur vor einem anders geordneten Hinterland, sondern auch vor einer neugeordneten Ostsee. Die Bindungen mit den nördlichen Völkern werden um so stärker werden, je größer die Kräfte sind, die das deutsche Volk in Ostpreußen einsetzt. Neue Aufgabe des Seedienstes wird es sein, das Gewicht unserer aufbauenden Kräfte noch entscheidender nach dem Nordosten zu werfen, um die gewaltigen Aufbauaufgaben der Provinz zu erleichtern und die Fäden in der Ostsee enger zu knüpfen. Nicht Verwaltungskunst allein wird die großen Aufgaben lösen können; die Anteilnahme der deutschen Jugend, die ihr Wanderungsziel noch stärker im Nordosten sehen muß, ist Gewähr für eine stetige Kraftquelle für den Aufbau. Nach dem Abschluß der alten und vor dem Beginn der neuen Epoche ist eine Rückschau über das Geleistete angemessen. Ich freue mich deshalb, das Buch des hochverdienten Ministerialrats *Ebhardt* mit diesen Worten einzuleiten. Ich habe seit meinem Dienstantritt als Oberpräsident im Jahre 1933 mich mit allen Kräften mit dem Reichsverkehrsministerium gemeinsam für die Vergrößerung des Seedienstes eingesetzt. Von den Erfolgen dieser gemeinsamen Bemühungen berichtet dieses Buch: möge das bisher Erreichte ein Unterpfand für eine noch größere Zukunft des Seedienstes nach siegreich beendetem Krieg sein!

Koch

Gauleiter und Oberpräsident der Provinz Ostpreußen

Erſter Abſchnitt

Notverkehr Swinemünde—Pillau

Compiègne, Spaa, Trier, Verſailles: Der deutſche Aar beider Flügel nicht mehr mächtig! Der rechte Flügel zerbrochen: Lande, deren Kultur nur von Deutſchen geſchaffen war, dem „Selbſtbeſtimmungsrecht" fremder Völker unterworfen, die das Deutſchtum beraubten und entrechteten; das alte Reichsgebiet durch eine heuchleriſche Entſcheidung über das Memelgebiet und durch die brutale Fortnahme des Korridors in zwei Stücke geriſſen. Als ſtändig blutende Wunde aus ſataniſcher Phantaſie geſchaffen die „Freie" Stadt Danzig!

Der linke Flügel gelähmt durch die ſchamloſe Auslieferung der Handelsflotte, deren in der Luft der ſalzenen See gewachſener Freiheitsgeiſt dem Verräter von Biberach ebenſo verhaßt ſein mochte wie die Kolonialarbeit ſchöpferiſcher Deutſcher, die derſelbe Reichstagsabgeordnete ſchon vor dem Krieg unſeren ſpäteren Feinden ausreichend denunziert hatte, um ihnen lügenhafte Vorwände für die Heuchelei des Mandatsgedankens zu geben.

Es bleibt zu bewundern, wie deutſche Kaufleute und Reeder in dieſer Lage ſofort das Poſitive ausfindig zu machen ſuchten, wie ihr Blick die Gelegenheiten zu erfaſſen wußte, wo mit den kümmerlichen Kräften, den kleinen und ſchwachen Schiffen, die uns damals verblieben, ſofort der Aufbau angepackt werden konnte, wie die Nordſeefirmen dem ihnen verbliebenen Material entſprechend im Oſten Betätigung fanden. War doch „Grüßgott" damals der größte Dampfer des einſt ſo ſtolzen Norddeutſchen Lloyd, ſein Kapitän Johnſon wurde wenige Jahre ſpäter Kommodore des Lloyd und Führer der „Europa". Und die kleine Stettiner Reederei Braeunlich hatte in ihren Dampfern „Odin" und „Hertha" nächſt den Fährſchiffen der deutſchen Reichsbahn zeitweilig die größten im Betriebe befindlichen deutſchen Fahrgaſtſchiffe überhaupt.

Die Akten der Berliner Miniſterien geben Aufſchluß über dieſes Suchen der Großreedereien, deren geiſtiger Apparat unverſehrt geblieben war, nach Betätigungsmöglichkeiten an der zukunftsreich erſcheinenden Küſte „Zwiſcheneuropas". Dabei ergab ſich — mehr als vor dem Kriege üblich war — ein Zuſammenwirken mit den Reichs- und Staatsbehörden, deren in preußiſcher

*) Der erſte bis fünfte Abſchnitt ſind vor 1939 geſchrieben.

und ſoldatiſcher Erziehung gereifte Beamtenſchaft den Syſtemminiſtern unentbehrlich war und trotz Parlamentarismus unterhalb der Zonen der ganz hohen Politik in unermüdlicher treuer Sorge dem nationalen Gedanken ſchlechthin zu dienen ſuchte. Verſailles erwies ſich dabei als ein Teil von jener Kraft, die ſtets das Böſe will und doch ſchließlich auch Gutes zu ſchaffen helfen mußte: Deutſchland lernte, erweckt durch den raſenden Schmerz des Kriegsausgangs, ſeinen Nord-Oſten wieder kennen und entbrannte in leidenſchaftlicher Liebe zu dem ſchönen Ordenslande, ſeinen alten Bauten, ſeinem Boden, der große Aufgaben bietet, und zu der entriſſenen, unvergeſſenen und unſerem Volke unverlierbaren Hanſeſtadt Danzig!

Auf dem Untergrunde dieſer Empfindungen baute ſachlich nüchterne Facharbeit auf. Der Verkehrsmann ſah den polniſchen Korridor mit beſonders wachen Augen an; die Grenzen bedeuteten für ihn Zoll- und Paßkontrollen, Sichtvermerkerforderniſſe, Koſten, Zeitverluſte, kurzum Hinderniſſe. Und ſolcher war das Land zwiſchen Oder und Newa übervoll! Da ſuchte der Reederkaufmann auf der Karte das freie Meer, der im Generalſtab geſchulte Miniſterialrat folgte ſeinem Blick. In ſorgſam abwägender, ſparſamer und doch ſchöpferiſcher Arbeit wurden die Möglichkeiten der Oſtſee abgewogen, ſchon ehe die Hungerblockade aufgehoben war. Die Opreußen und Danziger, den Rätſeln der Zukunft am nächſten lebend, als erſte berufen, ſich über die Entwicklung Sorgen zu machen, gaben auch die erſten Anregungen.

Im Juni 1919 hatte Brockdorff-Rantzau das Steuer der deutſchen Außenpolitik in jene Hände geben müſſen, die — ohne alsbald zu verdorren — im Spiegelſaal von Verſailles die Unterſchriften leiſteten, die auf 14 Jahre den deutſchen Namen in der Welt entehrt haben. Sechs Monate ſpäter ſollte das Diktat in Kraft treten. Folgende Lage ſah Oſtpreußen vor ſich: In Danzig mit dem Weichſeldelta ſollte ein ſelbſtändiger Staat mit eigenen Paßgrenzen, aber durch Zollunion an Polen gebunden, entſtehen. Weſtlich und ſüdlich davon erhielt Polen den Zugang zum Meere nicht, wie nach Wilſons 14 Punkten zu erwarten war, durch Verkehrsfreiheit auf deutſchem Boden, ſondern durch Übergang dieſes Bodens in den polniſchen Staatsverband. Zoll- und Paßgrenzen an beiden Seiten dieſes „Korridors" waren zu erwarten. Nach Art. 89 und 98 des Verſailler Vertrages ſollte zwar Deutſchland das Recht zu freieſtem Durchzugsverkehr quer durch den Korridor — eine Staatsſervitut — gewährleiſtet bekommen. Wer aber ſollte dem ſo ſchmählich betrogenen deutſchen Volke verübeln, daß es dieſer Gewähr mit Mißtrauen gegenübertrat? Wie ungeklärt die Lage war, mag daraus erhellen, daß Polen zunächſt forderte, der deutſche Oſtpreußenverkehr ſolle über Konitz —Czerſk—Marienwerder gehen, während ſpäter gerade dieſer Weg überhaupt nicht benutzt, ja die ſchöne deutſche Schöpfung der Weichſelbrücke bei Marienwerder—Münſterwalde als angeblich überflüſſig von den polniſchen Staatsbahnen abgeriſſen wurde. Der Leidensweg der deutſchen Verhandlungen über

das Korridorverkehrsabkommen*) hatte noch nicht einmal begonnen, niemand konnte sagen, was hier bevorstand.

Demgegenüber war die Aufhebung der Ostseeblockade als sehr wahrscheinlich zu erwarten. Hier bot sich ein Weg, der zwar seit dem Bau der Eisenbahnen für Reiseverkehr nicht mehr benutzt war, aber frei von ausländischen Einflüssen, frei von Paß- und Zollgrenzen sein würde.

Was in Deutschland an Fahrgastschiffen zur Verfügung stand, war dürftig, von Ostpreußen aus auch nicht restlos zu übersehen. Doch streckten die deutschen Großreedereien in der Erkenntnis, daß der sofort mit erstaunlichem Lebensmut als selbstverständliche Aufgabe erkannte Wiederaufbau der Handelsflotte von einem Vertreternetz zur Werbung von Ladungen und Fahrgästen abhing, gerade damals neue Fühler in die an Möglichkeiten reiche Ostsee hinein: in Danzig gründete der Norddeutsche Lloyd ein Reisebüro mit Frachtenwerbestelle und Schiffsmaklergeschäft, in Königsberg reichte die Hamburg-Amerika-Linie der alteingesessenen Firma Robert Meyhoefer die Hand, die ebenfalls Reisebüro, Spedition und Schiffsmaklerei neben Binnenschiffahrt in sich vereinigte. So erhielt Meyhoefer, deren Lebensmöglichkeiten darauf beruhten, neue Wege für die Verkehrsbedürfnisse ihrer ostpreußischen Heimat zu entdecken und gangbar zu machen, die Verbindung zu den Resten der Hapagflotte. Meyhoefer verfügte nicht über nennenswerten eigenen Schiffsraum; es entsprach der Überlieferung und dem Wesen dieser Firma, mit dem Schiffspark der von ihr vertretenen Reedereien, in erster Linie der Hamburg-Amerika-Linie, aber auch Rud. Christ. Gribel in Stettin usw. zu arbeiten. Die Akten zeigen ihre vielseitige Tätigkeit auf dem Gebiete des Güterverkehrs; Verbindungen von Königsberg mit Stettin, aber auch Lübeck und anderen deutschen Plätzen wurden ohne Statshilfe geschaffen. Sie wurden auch dem Reiche angekündigt, das durch Abrüstungs- und Zwangswirtschaft als Verlader in Betracht kam.

Der Personenverkehr Ostpreußens mit dem „übrigen Deutschland" (wie ein schnell geprägter Behördenausdruck lautete) mußte von vornherein als Massenverkehr aufgezogen werden. Die Gribelschen Frachtdampfer und die Schiffe der damals noch bestehenden Stettiner Dampferkompanie hatten zum Teil sehr hübsche Fahrgasträume, aber viel zu wenig Platz; auch waren die Schiffe für den Ersatz des Eisenbahnweges zu langsam. Demgegenüber hatte die Hapag durch ihren Nordseebäderverkehr einen schnellen, für mehrere hundert Fahrgäste eingerichteten Schiffstyp entwickelt, von dem zunächst nur die kleineren, für die Wattenfahrt gebauten Dampfer „Hörnum" und „Helgoland" — im Kriege als Minenfahrzeuge verwendet — zur Verfügung standen. Zu der Stettiner Dampfschiffsgesellschaft J. F. Braeunlich, die sich aus der

*) Abgeschlossen erst 23. April 1923 (RGBl. S. 1069), in Kraft getreten erst 27. April 1922 (Bekanntmachung des Auswärtigen Amts vom 6. Mai 1922 — RGBl. II S. 132 —).

Postdampferverbindung Saßnitz—Trälleborg in den letzten Jahren vor dem Kriege immer mehr zu einem reinen Rügenfahrtunternehmen („Saßnitzlinie") entwickelt hatte und die in der übrigen Ostsee nicht vertreten war, aber auch zum Norddeutschen Lloyd hatte Meyhoefer damals offensichtlich keine engeren Beziehungen.

Welche Häfen kamen für solche Verbindung in Frage? In Ostpreußen Königsberg oder das kleine Pillau? Oder gar das benachbarte Danzig? Die Dampferfahrt Pillau—Königsberg dauerte drei Stunden; ein Personenzug brauchte damals für die gleiche Strecke eine Stunde. Die durch Pillau gebotene Abkürzungsmöglichkeit mußte wahrgenommen werden. Danzig war für Ostpreußen zunächst noch ein Problem für sich. Es lag nicht an der gewohnten Dampferstraße von Pillau nach Pommern.

An der pommerschen Küste liegen Leba, Stolpmünde, Rügenwaldermünde, Kolberg und als größte, aber auch entfernteste Häfen Swinemünde, Saßnitz und Stettin.

Leba schied als reiner Fischerboothafen von vornherein aus. Der vorübergehend auftauchende Gedanke einer Eisenbahnfähre von hier nach Ostpreußen wurde aus Kostengründen zurückgestellt. Die drei anderen ostpommerschen Häfen boten bei seitlichem Wind und Strom durch ihre engen Einfahrten und Becken für einen fahrplanmäßigen Reisedienst zu große Gefahren und Hindernisse. Gegen Stettin sprachen dieselben Gründe wie gegen Königsberg, vermehrt um die gelegentlichen Unsicherheiten, die die Wiesennebel des Haffs und der unteren Oder in einen eisenbahnmäßigen Fahrplan gebracht hätten.

Am 29. Januar 1920 sollte das Korridorgebiet in polnische Hände fallen; es mußte gehandelt werden, sollte der völlig neuartige Gedanke einer Fahrgastschnellschiffsverbindung von Ostpreußen zum übrigen Reich rechtzeitig Wirklichkeit werden.

So entschloß sich Konsul Oswald Haslinger, der 1935 verstorbene Mitinhaber der Firma Robert Meyhoefer, der Hamburg-Amerika-Linie die Einrichtung einer Fahrgastschnelldampferlinie Swinemünde—Pillau, schon damals von ihm „Seedienst Ostpreußen" genannt, zu empfehlen. Die Hapag war grundsätzlich einverstanden. Nun galt es, die damals noch Preußische Staatsbahn für die Einlegung von Anschlußzügen zwischen Pillau und Königsberg sowie zwischen Berlin, möglichst auch Stettin sowie Hamburg, und Swinemünde zu gewinnen und bei der politischen Bedeutung des Vorhabens die Verständigung mit den zuständigen Reichs- und Preußischen Behörden herzustellen. Haslinger, durch seine Kriegstätigkeit in der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens auf die Beachtung öffentlicher Verkehrsbelange geschult und mit den Stellen bekannt, die dabei behilflich sein konnten, verhandelte in dem soeben neu gegründeten Reichsverkehrsministerium. Dieses verfügte damals über eine in den Systemjahren leider aufgehobene allgemeine Abteilung für die Beobach-

tung des Verkehrs und für die Anpassung der öffentlichen und privaten Verkehrsträger an seine Bedürfnisse, die Abteilung E. III, eine aus Kriegs- und Wirtschaftsnöten geborene Arbeitsform. In ihr arbeiteten Fachleute des Eisenbahnbeförderungs- und -technischen Dienstes, der Schiffahrt und des Kraftverkehrs zusammen, beobachteten Mißstände und neu aus dem damaligen Verkehrschaos auftretende Bedürfnisse und sorgten nach Kräften durch Einspannung der vorhandenen Verkehrsmittel für Abhilfe. In dem Schiffahrtreferenten dieser Abteilung, dem bisherigen Generalstabsoffizier und Major, jetzigen Ministerialdirigenten Hugo Baur, wußte Oswald Haslinger den Mann, dessen Organisationsgabe und dessen Fähigkeit, kraft seiner Generalstabsschulung verwickelte Fragen klar zu zergliedern und dadurch lösbar zu machen, ihn für die Unterstützung der neuen Linie besonders berufen erscheinen ließen. Über das erste damalige, in der Hast der drängenden Geschäfte auf dem Korridor abgehaltenen Gespräch fehlt leider ein Aktenvermerk des sonst so gewissenhaft den Entwicklungsgang verzeichnenden Baur. Es muß nach verschiedenen Anzeichen Ende September oder Anfang Oktober 1919 stattgefunden haben. Haslinger sprach dabei — wie spätere Schriftstücke erkennen lassen — zunächst als Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie.

Der Gedanke faßte langsam Fuß. Nachdem an anderer Stelle die Frage der Kohlenversorgung Ostpreußens über See die Aufmerksamkeit der Ministerien auf die gefährliche Verkehrslage der Provinz gelenkt hatte, entwarf am 25. Oktober unter dem Druck der politischen Entwicklung auch der Regierungsrat im Preußischen Ministerium des Innern Krahmer-Möllenberg für seine Behörde ein Schreiben — an die Admiralität und nur nachrichtlich an den Reichsverkehrsminister und den Preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet — in dem auf die Notwendigkeit hingewiesen wurde, bei Abtrennung des Korridors auch für die Sicherung des Personenverkehrs durch eine unbehinderte Schnelldampferlinie „Stettin—Königsberg" zu sorgen. Tatsächlich hatte auch die Admiralität durch ihre Dienststelle Stettin bei Braeunlich, Gribel und der „Neuen Dampfer Kompanie" Angebote auf Einrichtung einer solchen Linie einholen lassen. Hierbei ist zum ersten Male der Gedanke einer Reichsunterstützung aufgetaucht. In den Stettiner Gesprächen ließ der dortige Hapagvertreter verlauten, daß seine Firma bereits über die Schaffung einer solchen Verbindung mit den zuständigen Ministerien verhandle. Leider erscheint Preußens größter Hafen in den Anfängen des Seedienstes Ostpreußen zuerst mit einer umfangreichen Beschwerde der damaligen Ältesten der Kaufmannschaft beim Preußischen Innenminister vom 14. November 1919. Solche Staatsaufträge seien in erster Linie als Verdienstmöglichkeiten für „preußische" Firmen da. Die Reichseinheit stand — trotz Weimar — nur auf dem Papier. Wichtiger war der Hinweis auf die schon erwähnte Tatsache, daß Braeunlich die besten Schiffe hatte. Der Reichsverkehrsminister hielt am 4. Dezember 1919 der Beschwerdeführerin ent-

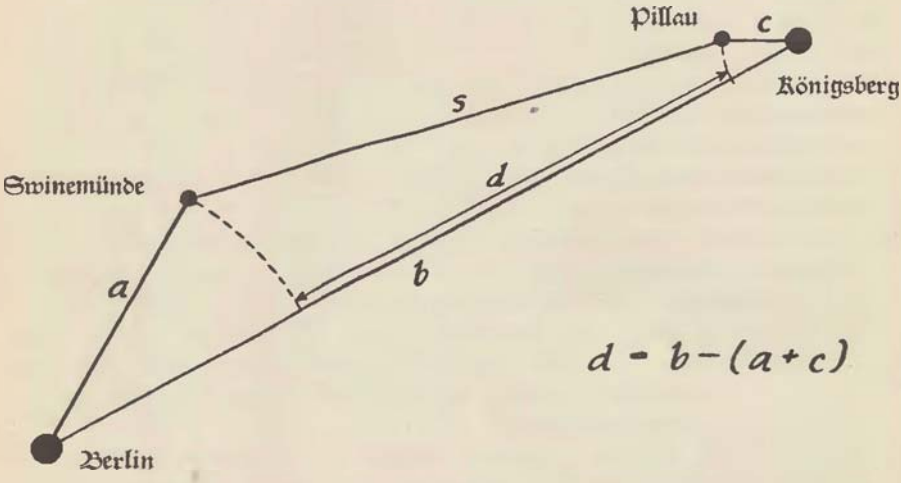
gegen, daß die Initiative von privater Seite aus Ostpreußen ausgegangen und daß bis dahin von einer Unterstützung nicht gesprochen worden war. Die Beschwerde hatte ihr Gutes: Hamburg-Amerika-Linie und Braeunlich verständigten sich allmählich über hälftige Beteiligung an der Linie, als deren führender Vertreter den Behörden, der Eisenbahn und der Öffentlichkeit gegenüber die Firma Meyhoefer auftrat. Mit großer Sorgfalt nahm sie sich all der Einzelheiten an, die mit der Einrichtung einer solchen neuen Verbindung verknüpft sind. Die Verhandlungen waren nicht einfach. Die Hamburg-Amerika-Linie hatte sich inzwischen errechnet, daß ein zuerst wöchentlich viermalig, dann täglich gedachter Dienst ein zu großes Risiko enthielt, und beantragte eine Einnahmegewähr; Braeunlich, dessen größere Schiffe entsprechend höhere Betriebskosten hatten, verlangte die Berücksichtigung dieses Umstandes. Am 9. Dezember 1919 hielt Haslinger die Verhandlungen für gescheitert. Aber das Notwendige setzte sich durch. Am 17. Januar 1920 war die Frage reif zur Behandlung in einer Ressortbesprechung, an der fast alle Ministerien beteiligt waren. Die Reedereien hatten sich darauf eingerichtet, binnen vier Tagen nach Abruf den Dienst aufzunehmen. Zunächst war man sich noch nicht schlüssig, ob der Verkehr unter allen Umständen betrieben oder ob nur eine Bereitschaft für den Fall einer Lahmlegung des Eisenbahnverkehrs geschaffen werden sollte. Der politische Gedanke siegte: Ostpreußen mußte durch eine großzügige Geste das Gefühl bekommen, daß man ihm im „Reich" das höchste Maß an Sicherheit schaffen würde. Man entschloß sich, am 29. Januar 1920 den ersten Dampfer fahren zu lassen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten sagte die erforderlichen Anschlußzüge zu. Die Kosten der Schiffsverbindung wurden wie 2 : 1 auf Reich und Preußen umgelegt. Wunderlich genug muten heute die Gespräche an, in denen die Größe des „Interesses" von Reich und Land an Ostpreußen abgewogen werden. Braeunlich mußte zunächst noch um seine Mehrkosten kämpfen. Man konnte sich in jenen schwarzen Tagen, in denen die Finanznot genau so groß wie die politische und seelische war, vorerst nur entschließen, mit den weniger kostspieligen Hapagschiffen einen viermal wöchentlichen Dienst einzurichten.

Hier zeigte sich ein Umstand, der die ganze fernere Geschichte des Seedienstes beherrschte: die oft verbissene Zähigkeit der Verhandlungen zwischen Behörden und Kaufleuten. Das gesunde Verdienststreben der letzteren und der pflichttreue Sparwille der Beamten schienen oft gar nicht zusammenpassen zu wollen. Es hat lange gedauert, bis die Behörden die berechtigte Kostenhöhe der Reedereien trotz dem Streit um Allgemeinkosten und der vorsichtigen Taktik einigermaßen durchschauten und bis die Reedereien die Sprache und Beweggründe der Beamten verstanden.

Sehr erschwerend wirkte der Umstand, daß der Seedienst mit keinen Mitteln zum Überschußbetrieb zu machen war. Folgendes Bild möge das erläutern:

Der Fahrpreis Berlin—Königsberg über See mußte dem über Land in der hauptſächlich benutzten Wagenklaſſe ungefähr gleich ſein (ganz iſt die Gleichheit nie zu erreichen). Sonſt war die Verbindung von Anfang an zum Leerlauf verurteilt*). War der Preis des Bahnweges gleich b, ſo konnte der Seeweg nicht die Bezahlung nach ſeiner natürlichen Länge s verlangen; vielmehr war die Gleichheit der Preiſe nur zu erzielen, indem von dem Bahnpreis b (Berlin—Königsberg) die Bahnfahrpreiſe der Anſchlußſtrecken nach Swinemünde (a) und Pillau (c) abgezogen wurden. So ergibt ſich für den erreichbaren Fahrpreisanteil d des Seedienſtes die Formel: $d = b - (a + c)$.

Das Preisgeſetz für den Seedienſt Oſtpreußen



Dieſes Geſetz wird den Seedienſt Oſtpreußen wohl nie verlaſſen. Es wird ſtets eine Eigenwirtſchaftlichkeit verhindern. So blieb auch immer unmöglich, daß die Reederkaufleute das Beſte ihres Könnens hätten zeigen können: durch gute Verkehrsbedienung echte und unmittelbare Gewinne zu erzielen. Die ſicheren Verluſte der Verbindung laſteten wie ein Alp auf allen Verhandlungen. Gewinne aus Subventionen konnten die Behörden den Reedereien nicht zubilligen. Die Angſt, zu verlieren, lähmte den Unternehmungsgeiſt der Reeder; die Verhandlungen wurden zäh und hartnäckig. Zu all dieſen Schwie-

*) Man beachte zum Vergleich, daß im Verkehr Hamburg—Sylt auch nach Bau des Hindenburgdammes für die Benutzung des — ſchöneren, aber längeren — Seeweges ſogar ein Zuſchlag zu zahlen iſt!

rigkeiten kam die zunehmende Geldentwertung. Erst erkannte man sie nicht, hielt sie für Teuerung. Die Seedienstakten spiegeln die ganze Entwicklung der deutschen Währungspolitik wider. Doch das wäre ein Thema für sich. Nur die krassesten Auswirkungen werden wir erwähnen. Nach der Inflation, in der Deflation, waren die Verhandlungen mit den Reedereien nicht einfacher. Erst später hat man das Wesen dieses Betriebes als Dienstleistung der Reedereien in einem Reichsbetriebe erkannt und den Vertrag auf entsprechende Vergütungsformen umgestellt. Vorläufig hielt man an der Fiktion eines freien Reedereibetriebes fest, durch die schließlich die Tatsache nur verschleiert, aber nicht aufgehoben werden konnte, daß der Betrieb mit Gewinn und Verlust auf Rechnung des Reiches ging. Den Reedern wurde — bei einem damals noch in den Vertrag aufgenommenen Fahrpreis von Mk 90,— (+ Mk 10,— Verkehrssteuer) eine Mindesteinnahme in Höhe von 210 Fahrkarten für Hamburg-Amerika-Linie oder 220 für Braeunlich, der seit dem 5. Februar 1920 am Dienst teilnahm, gewährleistet. Eine große Erschwerung lag in der Kurzfristigkeit der Bindungen des Reichs: der erste Vertrag sollte schon außer Kraft treten, wenn der am 29. Februar 1920 ausgelaufene Dampfer nach Swinemünde zurückkehren würde! Der Dienst wurde dann zunächst immer nur kurzfristig oder mit kurzen Kündigungsfristen (14 Tage) verlängert, bis schließlich auf Beschwerden Ostpreußens und fast wörtlich gleichlautende Anträge der Deutschnationalen Volkspartei dem berechtigten Interesse der Reeder, sich auf eine längere Sicht einrichten zu können, Rechnung getragen wurde. Hier wie später dürfen wir — so lange es nötig war — die Regie des ostpreußischen Kampfes um die Erhaltung und den Ausbau des Seedienstes bei der Firma Meyhoefer suchen. Kaufmännisches Gewinnstreben — gewiß. Aber deren wirtschaftlichem Aufbauwillen, der mit weitem Blick die Unentbehrlichkeit eines beständigen Seeweges für Ostpreußen betonte, verdankt die Provinz eines ihrer wichtigsten verkehrspolitischen Aktiva.

Wie sehr die Einrichtung des Seedienstes dem natürlichen Volksempfinden entsprach, zeigte sich darin, daß, abgesehen von einem ganz vorübergehenden doktrinären Vorstoß im Handelsteil eines liberalen Hamburger Blattes die Presse niemals anders als anerkennend über den Gedanken berichtete und daß auch nie in einem der Parlamente dagegen Opposition gemacht wurde.

In einer Pressenachricht vom 27. Januar 1920 wurde der erste Fahrplan bekanntgemacht. Minengefahr, vor allem aber die Sorge, daß die Fahrt auf den verfügbaren, nur für Tagesfahrt eingerichteten Schiffen den Reisenden bei Nacht nicht zugemutet werden könnte, führte dazu, die Seefahrt bei Tage zurückzulegen. Bei der Länge der Seestrecke war der Fahrplan unbequem genug geraten:

22.35	ab Berlin, Stettiner Bahnhof	an	8.00
2.15	an Swinemünde, Hauptbahnhof	ab	4.10
2.25	ab Swinemünde, Hauptbahnhof	an	4.10
2.40	an Swinemünde, Hafen	ab	3.45

4.00	ab Swinemünde, Hafen	an	0.05
19.00	an Pillau, Hafen	ab	9.00
22.00	ab Pillau, Hafen	an	8.15
23.15	an Königsberg Ost	ab	7.00

Bemerkungen, wie „spätestens", „bei normaler Reise", „ca." usw. kennzeichneten den Versuch. Zeitweilig waren Gedanken aufgetaucht, die ein Übernachten der Reisenden in Swinemünde vorsahen! Vor allem war die Lage der Anschlußzüge äußerst unbehaglich. Die zum Teil langen Übergangszeiten zeigten ein gar zu schiffahrtmäßiges Denken: solch lange Zeiten mögen vor Auslandsreisen auf Frachtdampfern berechtigt sein. Deutschland hatte in solchen Fahrgastlinien noch keine Erfahrungen. Zunächst war man froh, überhaupt eine Verbindung zu haben. Der Zeitdruck kam erst mit den Beschwerden und Erfahrungen!

Die Abfertigung erfolgte zuerst so, daß drei getrennte Fahrkarten, für die beiden Bahnstrecken und die Seefahrt, ausgegeben wurden. Erst am Tage vor der Betriebseröffnung fand in Stettin unter Beteiligung mehrerer Eisenbahndirektionen, der beiden Reedereien und der ostpreußischen Vertretung des Dienstes, der Firma Meyhoefer, die erste Fahrplan- und Tarifbesprechung des Seedienstes Ostpreußen statt. (Der Name wurde amtlich noch lange vermieden, setzte sich aber in der Werbung durch.) Man entschloß sich, Fahrkarten für den Verkehr zwischen Berlin, Stettin, Swinemünde (Hbf.), Hamburg, Lübeck einerseits und Pillau, Königsberg andererseits aufzulegen. Wenn man bedenkt, daß damals nur einfache Kilometertarife galten und Ermäßigungen oder Rückfahrkarten auch im Eisenbahntarif fast völlig fehlten (erst in solchen Fällen kommt ein Verbandstarif zur vollen Wirkung), so muß das als ausreichend, ja bei der allgemeinen Unsicherheit der Zeit weitsichtig bezeichnet werden. — Der Fahrkartenverkauf wurde, um Überfüllungen zu verhüten, im Westen in Hamburg, Berlin und Stettin, und zwar bei den Hapagvertretungen, in Berlin auch bei dem MEK auf Grund des zwischen Hapag, Staatsbahn und MEK bestehenden Vertrages, außerdem bei Braeunlich und der Swinemünder Vertretung des Seedienstes, der Firma J. Müller, zusammengefaßt. Im Osten lag er in Königsberg und Pillau bei Robert Meyhoefer.

Es mag auffallen, daß an der Besprechung keine „Schiffahrtbehörde" teilnahm. Aber der (noch heute provisorische) Behördenaufbau der Reichswasserstraßenverwaltung bestand noch nicht. Überhaupt ist die Dezentralisation des Seedienstes auf Mittelbehörden der allgemeinen Verwaltung nur sehr langsam in Gang gekommen. Die geschäftliche Abwicklung übernahm bis zu ihrer Auflösung die Schiffahrtabteilung, die vom Generalstab (Chef des Feldeisenbahnwesens) auf das Reichsverkehrsministerium übergegangen war. Die Aufgabe der Leitung und des Aufbaues eines solchen Unternehmens war sehr neuartig; auch Kleinigkeiten konnten politische Bedeutung erhalten, so daß das Ministerium zunächst alle Entscheidungen über die Gestaltung des Dienstes selbst in der Hand behielt. Immerhin war die Zuständigkeit des Ver-

kehrsministers eindeutig festgelegt. Bald sollte — mit der Auflösung der Abteilung E III und dem Übertritt des damaligen Ministerialrats Baur zur Wasserstraßenabteilung — auch die Zuständigkeit dieses Teiles des Ministeriums entschieden werden. Damit trat ein Mann in entscheidende Beziehung zum Seedienst, dem er viel zu verdanken hat, der damalige Abteilungsleiter W IV und nachmalige Staatssekretär Koenigs.

Mannigfaltig war die Fürsorge von allen Seiten, die nun einsetzte; wir können heute nicht alle oft nur dem engeren Fachmann verständlichen Einzelheiten aufzählen. Vor allem mußten die beteiligten Außenbehörden kennen lernen, um was es sich handelte: der erste Dampfer und seine Fahrgäste waren in Pillau bei der Ankunft von Paß- und Zollbehörden untersucht worden, als kämen sie aus dem Auslande! Dabei bestand auf dem Seewege weniger Anlaß zu solcher Kontrolle als auf dem Landwege. Sofortige Beschwerden führten zu dem Erfolg, daß nun und für immer der Seedienst als der rein deutsche Weg von Deutschland nach Deutschland anerkannt wurde, dessen Reisende im Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich keiner Kontrolle unterliegen. Als Beispiel für die Stimmung der Zeit sei erwähnt, daß man die Auslegung einer reichseigenen Leuchtboje querab Rixhöft erwog, da man befürchtete, Polen könnte das dortige Leuchtfeuer ausgehen lassen! Ein Kennzeichen, wie sehr damals in Deutschland die Kräfte verkannt wurden, die binnen kurzem Polen zu einem alle Wettbewerbsverhältnisse der Ostsee verändernden Schiffahrtslande machen sollten. Es war derselbe Irrtum, der Danzig zu spät erkennen ließ, welche Gefahr von Gdingen drohte infolge des fanatischen Nationalismus des polnischen Volkes.

Kein Verkehrsweg kann ohne Werbung wirken! Aber hierin sah man eine so typisch kaufmännische Arbeit, daß vorerst sich die Behörden nicht darum bekümmerten. Die Reedereien wurden verpflichtet, auf ihre Kosten zu werben! Sie verteilten mit Hilfe der Reichsbahn Aushänge auf allen wichtigen Bahnhöfen und gaben Fahrplan- und Tarifdrucksachen einfachster Art heraus. Nur Pressenachrichten wurden, dem politisch-amtlichen Wesen des Seedienstes entsprechend, von Anfang an vom Verkehrsministerium, für Ostpreußen auch vom dortigen Oberpräsidium, ausgegeben. „Werbung durch Auskunft", noch heute eine der wichtigsten Formen der Seedienstwerbung, war damals alles. Der Gedanke an Fremdenverkehrsförderung tauchte zeitweilig schon auf. Er wurde aber in jener grimmigen Zeit, wo alles gegen unmittelbar drohenden Zusammenbruch verzweifelt zu kämpfen hatte, schroff abgelehnt. Hier ging es unmittelbar um die Erhaltung Ostpreußens beim Reich, anderswo mußten Deutsche auf Deutsche schießen, um die rote Bestie niederzuschlagen, im Kapp-Putsch war ein gutgemeintes hohes Spiel verloren, bettelarm stand das Reich unerfüllbaren Reparationsforderungen gegenüber. Und da Subventionen für „Badegäste"? — Nein!!

Auch heute, wo wir die politischen Wirkungsmöglichkeiten des Fremdenverkehrs voll erkennen, müssen wir zugeben, daß damals die unter dem Druck

unermeßlicher Sorgen um Volk und Vaterland arbeitenden Beamten für den lebensfrohen Gedanken des Fremdenverkehrs kein Verständnis haben konnten.

Mit den ersten Anfängen des Seedienstes war auch wahrhaftig kein Staat zu machen! Schiffe und Besatzungen durch Krieg, Kohlennot und Hunger geschwächt, Reisende ohne Zucht und Ordnung — jeder Versuch der Heranziehung von Vergnügungsreisenden hätte durch Abschreckung mehr geschadet als genützt. Erschreckende Reiseberichte, drahtliche Hilferufe füllen die Akten. Gleich auf der ersten Reise versagte der im Krieg überanstrengte Kessel der „Hörnum". Erschreckende Verspätungen (schon bei der Abfahrt 24 Stunden!), Verpflegungsnöte, keine Nachtunterkunft an Bord, Wasserleitung eingefroren, Sturm und grobe See! Schließlich mußte der Kapitän das ungeheure Wagnis auf sich nehmen, bei diesem Wetter mit dem halb manövrierunfähigen Schiff Stolpmünde anzulaufen, um die Kessel zu flicken und für die Fahrgäste zu sorgen. Heute, im Angesicht unserer starken Schiffe, mag man mit Humor davon sprechen, daß dem Dampferchen der „Magen kalt geworden" wäre und der Kapitän „einen Schnaps trinken" wollte. Aber damals handelte es sich um grausame Wirklichkeit. Alle Tüchtigkeit und alle Verantwortungsfreudigkeit deutscher Seeleute gehörte zu solchem Entschluß. Und vor solche Entschlüsse — immer den Zeiten entsprechend wieder anderer Art — sind die Kapitäne und übrigen Seeleute des Seedienstes Ostpreußen seither noch oft gestellt worden.

Sehr anerkennend sprechen sich die Reiseberichte über die größeren, mit besseren Übernachtungsräumen, auch Betten in Fahrgastkammern ausgestatteten, von vornherein als Winterschiffe gebauten Dampfer „Odin" und „Hertha" der Firma Braeunlich aus. Aber auch diese hatten bei widrigen Winden oft schwer zu kämpfen. Am 2. Februar 1920 bot Aleyhoefer namens der Hapag den mit seiner damaligen Kesselanlage als Kohlenfresser bekannten Dampfer „Kaiser" an, über dessen Ablieferung an den Feindbund noch Verhandlungen schwebten, so daß er später lange brach lag. Sein Einsatz wurde anheimgestellt, ohne daß aber das Reich eine höhere Einnahmegewähr übernahm. Die Reedereien sahen daraufhin von der Verwendung dieses Schiffes ab. Von der Werbekraft eines im übrigen so guten Schiffes versprachen sich damals offenbar beide Teile nicht viel. Man wollte eben wirklich nur einen Notbehelf, nicht ein neues Dauerwerk aufbauen.

In der ersten Zeit schien dem Seedienst keine ruhige Entwicklung vergönnt zu sein. In den Akten häufen sich Beschwerden. Dieses neuartige Lebewesen mußte erst einmal dem Bewußtsein der Binnenländer nähergebracht werden. Mißtrauische Schiffahrtleute schoben jede verständnislose oder irrige Auskunft eines Eisenbahnbeamten, wie sie bei der ewigen Unruhe, Fahrplanänderungen, Einstellung und Wiederbeginn, Auswahl anderer Schiffe usw. wohl begreiflich war, auf „Konkurrenzneid". Dieser Verdacht scheint weit übers Ziel zu schießen. Aber die Beschwerden, „oben" als Mittel zur Besserung ausgenutzt, halfen weiter. Reibungen zu erkennen, ist der erste Schritt zu

BIBLIOTEKA W.S.P Gdańsk

ihrer Beſeitigung. Andere Beſchwerden kamen aus dem Betriebe über „wilde Heimkehrer“ aus Kriegsgefangenſchaft. Dieſe hatten nach natürlichem Rechtsempfinden ein Recht auf koſtenloſe Heimbeförderung. In der allgemeinen Unordnung kamen aber hunderte ohne Fahrausweiſe und beſtiegen bei dem damaligen allgemeinen Mangel an perſönlicher Diſziplin die Schiffe einfach ohne Fahrkarte mit Gewalt. Durch die am 7. Februar 1920 erfolgte vorübergehende Einrichtung einer Bahnhofskommandantur und organiſatoriſche Maßnahmen bei den Abſendedienſtſtellen ſchuf das Kriegsminiſterium Abhilfe. Der Einſatz eines etwas größeren Hapagdampfers „Prinzeſſin Heinrich“, eines Raddampfers, und ſeit 12. Oktober 1920 des dann lange in dieſem Dienſte verbliebenen „Bubendey“ bedeutete eine für damalige Verhältniſſe erhebliche Verbeſſerung. „Helgoland“ und „Hörnum“ wurden vorwiegend als Reſerveſchiffe verwendet.

Aber Schwierigkeiten über Schwierigkeiten tauchten auf. Der Vertrag mußte dem Abſinken des Geldwertes angepaßt werden: der Kohlenpreis, im Januar Mk. 200,—/t, hatte im Juni ſchon 360,— Mk. erreicht. Die Gewährſumme wurde entſprechend beweglich geſtaltet. Im März (14. bis 24.) gab es Streik und Unruhe, auch der Schiffsverkehr lag ſtill; trotzdem wuchs der Verkehr. Es wurde Anfang April ein Tagesdurchſchnitt von 300 Reiſenden in jeder Richtung erreicht.

Eine vorübergehende Unterbrechung des öffentlichen Dienſtes wurde durch eine herrliche große Aufgabe notwendig: Die Beförderung der Abſtimmungsberechtigten aus dem Reich in die Grenzkampfgebiete Weſt- und Südoſtpreußen*). Sie ſtellte den Seeweg mitten in das große politiſche Weltgeſchehen. Um einen vollen, ganz durchſchlagenden Erfolg ſicherzuſtellen, hatte der Deutſche Schutzbund im Zuſammenhang mit den Vereinen heimattreuer Oſt- und Weſtpreußen überall im Reich, beſonders in den Hauptzielgebieten der letzten oſtpreußiſchen Auswanderung, Berlin und dem Ruhrgebiet, die gebürtigen Oſtpreußen an ihrer tiefinneren Heimatliebe gefaßt und alle, die nach den Beſtimmungen des Verſailler Vertrages berechtigt waren, über das Schickſal des Abſtimmungsgebietes zu entſcheiden, aufgerufen, nach der Heimat zu reiſen, um am Kampf für ihre deutſche Zukunft teilzunehmen. Dieſe in privaten Formen gehaltene Werbearbeit hatte einen rieſigen Erfolg. Der kriegsgeſchwächte, aber von kriegserfahrenen Köpfen geleitete Verkehrsapparat ſtand vor einer ſchweren Aufgabe. Schon um die Jahreswende 1919/20 hatte Konſul Haslinger dem Schutzbund eine Vorſtellung von der Unzuverläſſigkeit

*) Hierüber zwei Hauptbeteiligte (Auszüge aus zwei zum 10jährigen Beſtehen des Seedienſtes geſchriebenen, in der Akte VI B 4 Bd. 23 des Reichsverkehrsminiſteriums enthaltenen ſehr ausführlichen und plaſtiſchen, durchaus veröffentlichungswerten Berichten):

Baur in Hanſa Dtſch. Schiffahrt Zeitſchrift, Hamburg 1930, Nr. 26, S. 1061. — Lohſe in Verkehrstechniſche Woche Nr. 26 vom 25. Juni 1930, vgl. ferner Ebhardt: Seedienſt Oſtpreußen, Verkehr und Deutſchtum in Deutſche Seefahrt (Deutſcher Wille) 1927/28, S. 334 ff. beſ. S. 337 f.

des Landweges und von der Größe der zu bewältigenden Verkehrsaufgaben gegeben. Im April setzten die Vorarbeiten voll ein. Von vornherein rechnete man damit, daß die Beförderung der zu erwartenden Massen durch den Korridor nur zu einem Teil möglich sein würde. In sorgsamer Planung wurden alle irgend erreichbaren Schiffe, die halbwegs geeignet waren, darunter auch einige ausländische, auf Swinemünde und, da es Sommer war, zum Teil auch auf Stolpmünde angesetzt. In mustergültiger Arbeit wurde das gegenseitige Anschließen von Bahn und Schiff vorbereitet. Verpflegung der Reisenden, Bunkerung der zum Teil kleinen und nicht weitreichenden Schiffe*), alles bis zu den Ausweisen und Fahrscheinen mußte bis ins kleinste geregelt werden. Man prüfte, ob Westpreußen nicht besser über Danzig zu erreichen sei, gab den Gedanken aber wieder auf, da aus Danzig selbst große Massen Abstimmungsberechtigter zu befördern waren, die die Binnenschiffahrt voll in Anspruch nahmen, und man die schicksalswichtigen Transporte der in Danzig polnischen Eisenbahn und dem auf polnischem Gebiet liegenden wichtigen Knotenpunkt Dirschau, wo Paßschikanen drohten, nicht anvertrauen wollte. In Swinemünde und Pillau gab es Einschiffungskommissionen aus Schiffahrtsleuten, Eisenbahnern und Vertretern des Schutzbundes. Eingehende gedruckte Richtlinien regelten ihre Zusammenarbeit und die Tragung der Kosten durch den Schutzbund.

Nach Pillau sandte die Hamburg-Amerika-Linie eine größere Zahl von Offizieren ihrer abgelieferten Schiffe, um die Fahrgastmassen zu betreuen. Eine große Halle für Verpflegungszwecke war dort aufgeschlagen. In Swinemünde war das Durchgangslager für heimkehrende deutsche Kriegsgefangene für vorübergehende Unterkunft und Verpflegung der Ostpreußen zwischen Zugankunft und Schiffsabfahrt freigemacht worden. Die Eisenbahn gab ein besonders gedrucktes Kursbuch für die Abstimmungszüge heraus. Darin waren die Fahrplantage mit Buchstaben bezeichnet (der Abstimmungstag war „N"), da der Abstimmungstag erst Ende Juni bekanntgegeben wurde. Es wurde der 11. Juli 1920. So war alles mit deutscher Gründlichkeit und Ordnung vorbereitet, um mit 30 000 Köpfen, die man errechnet hatte, einen beträchtlichen Teil der Abstimmungsberechtigten hin- und herzubefördern. Die planmäßige Durchführung kam aber nicht zustande. In letzter Stunde wurde alles anders! Mit dem Anschwellen dieser ersten großen nationalen Welle nach dem Zusammenbruch, die damals aus Anlaß der Abstimmung durch das deutsche Volk ging, nahm die Zahl der Abstimmungswilligen beträchtlich zu. Dann aber trat das ein, was der Kenner des Ostens erwartet hatte: Die Polen, das heißt trotz angeblichen Warschauer Gegenbefehlen die polnischen Ortsbehörden, verlangten besondere, von der Abstimmungskommission zu stempelnde Ausweise, die erst für die eigentliche Abstimmung vorgesehen waren und die die wenigsten Abstimmungsberechtigten schon hatten, und sperrten so tatsächlich den Landweg völlig! Entgegenkommenderweise wollte man solche Stimmberechtigten

*) Sogar der Danziger „Paul Beneke" fuhr zwischen Stolpmünde und Pillau!

durchlaſſen, die einen polniſchen Sichtvermerk auf ihrem Perſonalausweis hätten. Der damalige polniſche Konſul in Berlin fing den Ball auf: Er verweigerte dieſe Sichtvermerke, da er kein Intereſſe hätte, die Deutſchen bei der Abſtimmung zu ſtärken! Beſchießung deutſcher, mit Abſtimmungsberechtigten nach Oſtpreußen entſandter Verkehrsflugzeuge kennzeichnete noch deutlicher die Geſinnung des Abſtimmungsgegners. Der Luftweg mußte ganz aufgegeben werden. Jetzt galt es aus dem Stegreif handeln! Der Verkehr wurde teils nach Swinemünde, teils, ſoweit er ſchon in Schneidemühl feſtſaß, nach Stolpmünde abgedreht. Hier waren es aber nicht etwa geſchloſſen angekommene Züge. Die Reiſenden mußten einzeln auf ihre Papiere geprüft werden. 1800 bis 2500 Perſonen kamen ſo täglich zuſätzlich nach Stolpmünde, 1000 bis 1500 nach Swinemünde. Die Schiffe mußten bis an die Grenze des Vertretbaren vollbeſetzt werden, weitere Dampfer, ſogar Torpedoboote wurden eingeſetzt. Aber auch die Schiffe ſelbſt boten Überraſchungen: der alte Lloyddampfer „Najade" (einer der vier für die Abſtimmung fahrenden Raddampfer) brach eines Tages mit der im Kriege vernachläſſigten Maſchine zuſammen. Eine Reſerve hatte man bei der Knappheit des Schiffsraumes nicht ausgeſchieden. So übernahm das ſtarke Saßnitzer Reichsbahnfährſchiff auch noch die 600 Fahrgäſte der „Najade". Die Kampfſtimmung gab Kameradſchaft und zufriedenes Abfinden mit den Unbequemlichkeiten, vor allem der Enge. Die Transporte klappten! Urſprünglich waren für Swinemünde bis zu 6, für Stolpmünde bis zu 4 Fahrten mit 4500 und 1500 Fahrgäſten täglich vorgeſehen. Die Schiffe ſollten nur in den frühen Morgenſtunden zwiſchen 4.00 und 6.00 Uhr abfahren, um abends in Pillau zu ſein. Bei Nacht ſollten ſie nicht einmal Leerfahrten machen! Als Beiſpiel, in welch ſtarkem Maße man von dieſen Plänen hat abweichen müſſen, diene nachſtehende Zuſammenſtellung der Leiſtungen eines der Haupttage, des 7. Juli 1920.

Ab Swinemünde

Uhrzeit	Dampfer	Fahrgaſtzahl
1.00	Berlin	800
2.00	Blankeneſe	183
5.45	Creſſido	642
6.30	Deutſchland	2708
10.30	Mecklenburg	845
12.00	Elbe	200
12.30	Freya	751
15.08	Pr. Waldemar	521
23.00	Odin (Braeunlich)	1101
	9 Schiffe	7751

Ab Stolpmünde

Uhrzeit	Dampfer	Fahrgaſtzahl
4.10	Vorwärts	1315
6.55	Ziegner	290
7.00	Bubendey	1100
8.00	T 145	300
9.15	Seelotſe	333
9.45	T 158	430
10.30	T 151	450
11.25	Kronprinz	350
15.30	Grenaa	380
15.40	Helgoland	516
16.20	Odin (Jepſen)	180
18.35	Blankeneſe	204
	12 Schiffe	5848

Pillau hatte danach binnen 24 Stunden über 20 Schiffe mit rund 13 500 Personen aufzunehmen!

Die Abbeförderung dieſer Maſſen von Pillau in die Abſtimmungsgebiete hat die Eiſenbahn, obwohl die zuerſt angenommenen Höchſtzahlen der Strecke Pillau—Königsberg weit überſchritten, oft verdoppelt wurden, reibungslos bewältigt. Der urſprüngliche Gedanke, die Weſtpreußen zur Entlaſtung der Eiſenbahn von Pillau mit Haffdampfern nach Elbing zu bringen, wurde aufgegeben, um die Reiſedauer nicht noch mehr zu verlängern.

Nach der Abſtimmung fluteten die Maſſen zurück. Viele aber benutzten die Gelegenheit zu einem längeren Aufenthalte in ihrer ſchönen Heimat. So war auch dieſe Aufgabe mit neuen Fragen verknüpft, aber bedeutend leichter zu löſen. Insgeſamt ſind gezählt worden:

Oſtwärts	89 637
nach Weſten	67 636
	157 273 Menſchen,

wobei damit zu rechnen iſt, daß vielfach nur Abſtimmungsberechtigte, nicht aber die zahlreich mitgenommenen Kinder erfaßt worden ſind. Über zwei Drittel der Maſſen gingen über Swinemünde, der Reſt über Stolpmünde, das zwar von zahlreichen, aber kleineren Schiffen bedient wurde.

Im allgemeinen war das Wetter günſtig, eine unermeßlich wertvolle Hilfe in dieſem Kampf, wenn man ſich die damaligen Schiffe vorſtellt. Auch die Kohlenzufuhr für dieſe Dampfer, die allein eine bedeutende Eiſenbahnaufgabe darſtellte, zumal für Perſonen- und Güterzüge zum Beiſpiel in Swinemünde nur ein einziges Gleis für beide Richtungen zur Verfügung ſtand, wurde durch die Fahrplanverdichtung und -verlagerung neu erſchwert. Die Improviſation hat dazu geführt, daß nicht über alle Einzelheiten genaue Aufſchreibungen in den Akten zu finden ſind. Es mögen aber einſchließlich der Unterelbedampfer und Torpedoboote 35 Schiffe im Dienſt dieſer vaterländiſchen Aufgabe geſtanden haben. Und wenn auch einige wenige kleine Geiſter Schwierigkeiten gemacht haben mögen (ſogar eine Abteilung eines anderen Miniſteriums hatte damals geglaubt, im Intereſſe des Bäderverkehrs nach Helgoland gegen die Herausgabe aller brauchbaren Schiffe aus ihrem gewohnten Verkehr Einſpruch erheben zu ſollen), ſo bleibt das Ganze doch ein Ruhmesblatt der deutſchen Reedereien, deren eigens gegründeter Arbeitsausſchuß von dem verſtorbenen Dr. Braeunlich-Stettin geleitet wurde und in dem auch der Direktor Adler vom Hapag-Seebäderdienſt eine Rolle ſpielte. Die Bezahlung der Schiffe geſchah ebenfalls ganz privatwirtſchaftlich durch den Schutzbund. Die Reedereien erhielten unter der Vorausſetzung des damaligen Kohlenpreiſes von Mk 400,—/t je Fahrgaſt:

für	ab Swinemünde	ab Stolpmünde
Nordseeschiffe	Mk 170,—	Mk 150,—
Ostseeschiffe*)	Mk 155,—	Mk 140,—

Der Seeweg hat seinen großen Anteil an den überwältigenden Abstimmungszahlen, die die Denkmäler in Marienburg und Allenstein künden. Die Fahrtberichte loben die festliche Stimmung, die mit der Seereise verknüpft war und die durch die Kapitäne, aber auch durch Hilfsschwestern und andere Mitkämpfer gefördert wurde.

Im ganzen, auch im Zusammenwirken von Eisenbahn und Schiffahrt eine große Leistung des neugegründeten Reichsverkehrsministeriums und zugleich die letzte Auswirkung großer Kriegserfahrung in der Person des Leiters der Generalbetriebsleitung Ost (Oberbaurat Lohse)**).

Der Kritiker könnte die Frage aufwerfen, ob die in der Vorbereitungszeit auch für die Schiffe getroffene Festlegung auf bestimmte Fahrpläne nicht eine überflüssige, dazu die Leistungsfähigkeit beeinträchtigende Maßnahme gewesen sei und ob es nicht besser gewesen wäre, nach dem Muster großer Warenverschiffungen es dem Zufall zu überlassen, wie die Schiffe ankamen und frei wurden und sie dann jeweils sofort nach Auffüllung der Betriebsstoffe wieder zu beladen, so wie Konsul Oswald Haslinger es von vornherein vorgeschlagen hatte und wie es nachher auch eingetroffen ist. Also sozusagen Improvisation als Grundsatz!

Es muß davor gewarnt werden, aus der Erfahrung mit den Abstimmungstransporten etwa eine solche allgemeine Folgerung zu ziehen. Improvisieren darf nur, wer sein Instrument genau kennt und beherrscht. Wenn die ausgearbeiteten Schiffsfahrpläne schließlich nicht eingehalten wurden, so behielten sie doch ihren Wert. Wie an einem Kriegsspiel hatten die Beteiligten am Aufbau dieser Fahrpläne die Leistungsfähigkeit, den Bunkerbedarf und die sonstigen besonderen Eigenschaften der Schiffe kennengelernt, insbesondere die Möglichkeit, mit einzelnen von ihnen — zum Teil mit Hilfe von zwei Schleppern — Stolpmünde anzulaufen. Nach dieser Sammlung von Erfahrungen konnte der Ernstfall beginnen, man kannte das Werkzeug und verstand, sich damit neuen Lagen anzupassen. Auch bei späteren Gelegenheiten haben unerwartete Lagen den Seedienst nicht unvorbereitet gefunden, weil Ministerialrat Baur dank seiner generalstabsmäßigen Schulung von seinen Mitarbeitern stets mehr verlangte, als bloß die täglich von außen herantretenden Aufgaben zu bearbeiten. Diese Überlieferung wird man bei den ewig neuen Aufgaben, die die Ostsee bietet, beibehalten müssen.

*) Hierzu rechneten auch die in der Ostsee (für den Seedienst und die Danziger Verbindung) liegenden Schiffe von Lloyd und Hapag.

**) Später Präsident der Reichsbahndirektion Stettin.

Noch eine andere Lehre iſt aus den Erfahrungen der Abſtimmungstransporte zu ziehen: Das war das maßloſe Schreibdurcheinander, was entſtand, als das Reichsverkehrsminiſterium am 12. Juni die Vermeſſungszahlen der einzelnen Schiffe nachgeprüft wiſſen wollte. Die Aufſpaltung der Zuſtändigkeit zwiſchen Behörden der allgemeinen Polizei und ſolchen, die teils dem Reichswirtſchaftsminiſterium, teils dem damals noch beſtehenden Preußiſchen Miniſterium der öffentlichen Arbeiten unterſtanden, wirkte ſich verhängnisvoll aus. Die Antworten gingen nach endloſen Unzuſtändigkeitserklärungen erſt ein, als die Transporte ſchon liefen. Ein großes Maß von Verantwortungsfreudigkeit gehörte dazu, den Betrieb ſchon vorher mit Höchſtbelaſtung in Gang zu ſetzen. Aber erſt das Reich Adolf Hitlers hat damit begonnen, in dieſe Zuſtändigkeitsfragen Ordnung hineinzubringen. Es müſſen eben alle Verkehrsmittel und alle Zuſtändigkeiten feſt in der Hand eines, des Reichsverkehrsminiſters ſein, damit der geſamte Verkehrsapparat für große ſtaatspolitiſche Aufgaben einheitlich eingeſetzt werden kann.

Von mancherlei traurigen Nachſpielen, Streik der Hafenarbeiter in Pillau bei Abſchluß der Transporte, „die in Pillau üblichen Kohlendiebſtähle", alles Erſchwerungen der Abrechnung und Abwicklung, wollen wir angeſichts des ſonſt ſo glänzenden Bildes hier nicht näher reden. Es war eben noch ein ſteiler Berg zu erklimmen, ehe Deutſchland auf die Dauer wirklich hochkommen konnte.

Im ganzen geſehen war auch die beförderungstechniſche Seite der Abſtimmungstransporte ein Beweis für ungebrochene Kräfte unſeres Volkes: deutſche Gründlichkeit in der Vorbereitung und friſche Entſchlußkraft in der Meiſterung überraſchender Lagen in der Führung, Einſatzbereitſchaft und unermüdliche Arbeit in der Front!

Nach Heimſchaffung der Abſtimmungsberechtigten fing der normale Seedienſtbetrieb wieder an. Er blieb ſelbſt unberührt von dem nächſten Weltereignis, dem polniſch-ruſſiſchen Krieg. Als „das Wunder an der Weichſel" dem von Frankreich unterſtützten Polen gelungen war, trat faſt eine ganze ſowjetruſſiſche Armee in Oſtpreußen auf den neutralen Boden über; bei unſerer damaligen militäriſchen Schwäche eine ernſte Gefahr. Wenn auch die Muſchiks froh zu ſein ſchienen, daß ſie ſich in Ruhe internieren laſſen konnten, mußte doch die Provinz Oſtpreußen von dieſen Maſſen ſofort entlaſtet werden. Außerhalb des Seedienſtes wurden ſie unter Oberleitung des Reichswehrminiſteriums zum Teil durch die Priſenſchiffe der Seetransportabteilung, zum Teil durch Charterſchiffe, die wir von der Abſtimmung kennen, abbefördert.

Im Oktober 1920 finden wir zum erſten Male zuſammengefaßte Verkehrszahlen für den Seedienſt: die Durchſchnittsbeſetzung der Schiffe hatte betragen:

	Oſtwärts	nach Weſten
Mai	236	220
Juni	444	222
Juli	Abſtimmungsverkehr!	
Auguſt	316	333
September	226	254
Oktober	172	217

Dem heutigen Beobachter, der durch langjährige Erfahrung aufmerkſam geworden iſt, enthüllen dieſe Zahlen etwas, was man ihnen damals noch nicht entnehmen konnte: das erſte Aufkeimen tatſächlichen Fremdenverkehrs aus dem Rumpfreich nach Oſtpreußen. Wie durch die Unterſtreichung hervorgehoben, ſind während des Anlaufens der Reiſezeit die Zahlen des oſtwärtigen Verkehrs, während des Auslaufens die des weſtlichen Verkehrs ſtärker: Das iſt geblieben. Die Deutſchen fahren eben bis Mitte der Reiſezeit (Ende Juli) überwiegend, und zwar in von Monat zu Monat ſteigendem Maße nach Oſtpreußen, von da ab, allmählich abnehmend, heimwärts. Die Reiſenden aus dem Reichsgebiet links der Weichſel überlagern und übertreffen den ſich umgekehrt entwickelnden Verkehr der Oſtpreußen, die überhaupt zwar den Seedienſt ſtets verlangt, aber zum kleinſten Teil ſelbſt benutzt haben.

Mit wachſender Erfahrung wurde der Fahrplan Anfang November 1920 umgeſtellt: Nachtfahrt über See! Selbſt ein Tagesſchiff bietet durch ſeine größeren Flächen bei Nacht günſtigere Unterkunft, als ein enges III.-Klaſſe-Abteil. „Odin" und „Hertha" hatten zudem etwa 50 Bettplätze. Ab 15. November galt folgender Plan:

18.32	ab Berlin Stettiner Bahnhof	an	9.00
22.20	an Swinemünde Hafen	ab	5.10
22.35	ab Swinemünde Hafen	an	4.30
15.45	an Pillau	ab	10.45
16.15	ab Pillau	an	10.25
17.15	an Königsberg	ab	9.25

Die Schiffe hatten nicht gehalten, was man zu Anfang mit 14 bis 15 Stunden Fahrzeit erwartet hatte; man mußte der Tatſache Rechnung tragen, daß ein Schiff die für kurze Strecken erzielte Geſchwindigkeit nicht dauernd durchhält. Die Anſchlüſſe waren in Pillau bei dem Darniederliegen des Eiſenbahnweſens nicht ſo, wie ſie den Bedürfniſſen der ganzen Provinz entſprochen hätten. Kennzeichnend für das oſtpreußiſche Verkehrsbedürfnis iſt die ſehr frühe Ankunft in Swinemünde: der Oſtpreuße will ſeinen Arbeitstag in Berlin voll ausnutzen. Die Anſchlußzüge wurden beſchleunigt. Da techniſch dazu D-Wagen erforderlich waren, mußte auch D-Zug-Zuſchlag er-

hoben werden. Dagegen gab es leidenschaftlichen Einspruch der Ostpreußen, die vor allem billig fahren wollten. Nach einigen Monaten wurden Eilzüge (damals zuschlagfrei!) gefahren. Da trat der Wunsch nach Beigabe eines IV.-Klasse-Wagens auf, der aber technisch unerfüllbar blieb.

Im Winter ging der Verkehr zurück. Die Eisenbahnverwaltung, die die schwachbesetzten Anschlußzüge einzusparen suchte, hätte, wie auch die finanziell verantwortlichen Stellen, gern die Zahl der wöchentlichen Abfahrten eingeschränkt. Die Schiffahrtabteilung schlug vor, wenigstens die Sonntagsfahrten, wie damals bei vielen Eisenbahnzügen üblich, einzustellen. Kohlen waren knapp in Deutschland! Die politische Lage aber, vor allem der schleppende Gang der deutsch-polnischen Verhandlungen über das nach Art. 98 VvV „binnen Jahresfrist" abzuschließende Abkommen über den Durchgangsverkehr durch die an Polen und Danzig abgeteilten Gebiete nötigte zur Beibehaltung des täglichen Dienstes.

Am 1. Dezember 1920 gab Polen den noch heute benutzten Weg Firchau —Marienburg praktisch für den Durchgangsverkehr frei. Sofort fiel die Besetzung der Schiffe, die im Winter wenig Reize boten, erheblich ab. Auf einzelnen Reisen wurden noch nicht zehn Reisende befördert. Die für die Finanzgebarung verantwortlichen Beamten glaubten die weitere Durchführung eines so wenig nutzbringenden Dienstes nicht mehr vertreten zu können. Aber Ostpreußen brauchte die Beruhigung, daß neben dem vertragslosen Zustand im Korridorverkehr eine jederzeit benutzbare Seeverbindung *im Betriebe* war. Am 23. April 1921 wurde endlich in Paris das „Korridorabkommen" unterzeichnet, ein Dokument der Engherzigkeit, viel zu sehr mit Einzelheiten belastet und dadurch ein Hindernis der künftigen Entwicklung. Die deutschen Unterhändler hatten vergeblich um eine freiere und vertrauensvollere Gestaltung dieses für Ostpreußens Zukunft so bedeutsamen Vertrages gerungen. Deutscherseits wurde er schnellstens vom Reichstage genehmigt; Polen ließ damit noch fast ein Jahr auf sich warten. Es blieb also beim täglichen Seedienst. Anfang Mai konnte man sogar wieder eine nennenswerte Besetzung der Schiffe verzeichnen; angesichts der Jahreszeit müssen vorwiegend politische Beweggründe Reisende auf die Schiffe gebracht haben.

Man versuchte, den Reichszuschuß durch Belebung des Verkehrs zu verringern. Die Tarife hatten sich im Laufe der Zeit so entwickelt, daß das Fahrgeld im Verbandstarif (das heißt bei durchgehenden Bahn- und Schiffskarten) Mk 80,—, im Ortsverkehr Swinemünde—Pillau Mk 110,— betrug. Das hatte zu Mißhelligkeiten geführt. Man setzte daraufhin (mitten in der Inflation!!) die Fahrpreise allgemein auf RM 80,— herab. Die Reedereien brachten den Gedanken kurzfristiger verbilligter Rückfahrkarten und eines ermäßigten Gesellschaftsreisetarifs. Beides wurde abgelehnt. Man fürchtete, Geld zu verschenken ohne entsprechenden Mehrverkehr zu gewinnen. Man glaubte nicht an Ausflugsverkehr zwischen den „pommerschen und ostpreußischen Bädern". Spätere Versuche haben die Richtigkeit dieser Auffassung

bestätigt. Der Gesellschaftstarif kam bald wieder auf die Tagesordnung. Studenten, wandernde Jugend, Schulen forderten ihn immer wieder. Eine neue Zeit, positives Wollen kündigte sich an. Zunächst aber wollte man keinen Fremdenverkehr aufbauen, sondern suchte durch Verkehrsverbilligung nur mehr Zuspruch für den Dienst selbst, um mehr Einnahmen zu haben.

Die allgemeine Tariferhöhung der Reichsbahn am 1. Juni 1923 benutzte man, um Pressenachrichten herauszugeben, aus denen ersichtlich war, daß der Seeweg Berlin—Königsberg billiger war als der reine Eisenbahnweg. Preiskonkurrenz Reich gegen Reich, geboren aus der Not der Reichsfinanzen, um am Seeweg Zuschüsse zu sparen! Der etwa bestehende Fremdenverkehr interessierte nur als Geldbringer.

Die Zeiten waren schlecht; Braeunlich zog, wie auch in den späteren Sommern, seine guten Schiffe in den Rügendienst, während der Seedienst sich mit „Bubendey", „Freia" und „Helgoland" behelfen mußte. So blieben die Schiffe schlecht besetzt. Selbst im Juli war es etwas besonderes, wenn „Bubendey" über 100 Fahrgäste hatte. Da zeigte das Schicksal, daß auch ohne polnischen bösen Willen der Seeweg eine ernste Aufgabe bekommen konnte: es brach in Polen im August 1923 ein Eisenbahnerstreik aus! Der Korridorverkehr war so gut wie lahmgelegt. Der Zustrom zum Seedienst schwoll an. Aber die höchsten Zahlen — wenig über 500 Fahrgäste — zeigten, wie mutlos und verschüchtert der Reiseverkehr war. Man blieb in solchen Zeiten lieber zu Hause. Noch jahrelang zittert in den Akten die Nervosität nach, es könne wieder zu einem polnischen Eisenbahnerstreik kommen. Der Seedienst wäre für solchen Fall bereit gewesen.

Neue Nöte kamen dazu. Wetterwolken zogen sich zusammen. Oberschlesiens Not beschattete auch den Seedienst Ostpreußen, genau wie später der Ruhrkampf sich verheerend auswirken sollte. Es erwies sich, wie stark wir Deutschen alle mit dem einheitlichen Schicksal unseres Volkes verbunden sind. Die oberschlesische Kohle wurde knapp; Ministerien wurden in Bewegung gesetzt, um pünktliche Bunkerung einzelner Dampfer sicherzustellen. Oft genug haben in dieser Zeit die Kohlen nur durch Eingriffe von Berlin aus und nur in letzter Stunde beschafft werden können. Einmal half die Marine kameradschaftlich aus, dann griff man auf englische Kohle zurück. Die dafür aufzuwendenden Preise zeigten erschreckend, wo Deutschland stand. Aus jenen Jahren ist ein spöttischer Zeitungsbericht erhalten: „Der geheimnisvolle Eilzug". Gemeint war der Seedienstanschlußzug von Swinemünde nach Berlin, der infolge von Schiffsverspätungen zu den seltsamsten Zeiten verkehrte. Braeunlich, dazu gehört, verwies auf die „miserable Kohle". Seine Dampfer haben später, vor allem 1936, 1938 und 1939, bewiesen, was sie bei guter Kohle und normalem Wetter noch heute leisten.

Immer wieder künden die Akten von Finanzsorgen; das Verantwortungsbewußtsein trieb in dieser Notzeit die Beamten immer tiefer in die Beschäftigung mit geldlichen Einzelheiten des Betriebes. Ständig wurde der Vertrag

geändert und den Zeiten angepaßt. Daneben heftige Kämpfe um Sparmaßnahmen, das heißt um Verminderung der Zahl der Fahrten, da diese keinen Nutzen mehr brachten. Im September waren durchschnittlich nur noch 45 Reisende je Richtung befördert worden. „Hertha" und „Odin" waren noch am besten besetzt. Ein bezeichnendes Wort fiel von ostpreußischer Seite in einer der damaligen Sitzungen: man wolle keinen Vergnügungs- oder Saisonverkehr, es handle sich um eine rein politische Linie; die müsse — gleichsam als Demonstration — täglich verkehren, auch wenn sie ganz leer sei; auch den ganzen Winter hindurch!

Die Paßkontrollen rund um Ostpreußen und die Spannung zwischen Polen und Litauen drängten damals — auch das wurde *gegen* den Seedienst angeführt — viele Ausländer auf den Seeweg ab. Zählungen ergaben:

1923	Fahrgäste überhaupt	davon Ausländer	
Monat		Zahl	v. H.
September	2712	372	13,5
Oktober	1788	437	24,5
November	691	186	27
Dezember	583	245	42
1922			
Januar	470	107	23

Man bedenke, daß die Linie Danzig noch nicht anlief! „Fremdenverkehr" im heutigen, erwünschten Sinne wird das in jener Jahreszeit kaum gewesen sein, vielmehr waren diese Ausländer jene Aasgeier, die damals unser in der Inflation versinkendes Deutschland billig ausplünderten. Im Oktober herrschte drei Tage lang ein solcher Sturm, daß die Kapitäne die Fahrt für die wenigen Reisenden nicht wagen wollten. In einem statistisch ausführlich begründeten Schreiben teilte schließlich nach langen Verhandlungen der Reichsverkehrsminister dem Oberpräsidenten von Ostpreußen mit, daß vom 1. November 1923 ab der Dienst nur noch zweimal wöchentlich (ostwärts Dienstag und Freitag, nach Westen Sonntag und Donnerstag) verkehren würde. Zeitweilig war eine Zusammenfassung mit der Danziger Linie erwogen worden, so daß sich die Verbindungen aneinander anschlossen: dabei glaubte man den Reisenden eine Übernachtung in Danzig zumuten zu können. Allzu schiffahrtmäßig gedacht! Um sich nicht dem Vorwurf auszusetzen, daß man durch Preiserhöhungen den Seedienst „abwürgen" wolle (solche Verdächtigungen waren tatsächlich aus Ostpreußen zu hören), unterließ man die am 1. November 1923 wieder einmal fällige Tariferhöhung. Die erhoffte Wirkung blieb aus. Auch ließ dieser Verkehr sich nicht durch die Verringerung der Abfahrten zusammendrängen: die Durchschnittsbesetzung blieb 45 Personen je Reise. Aus dem Januar sind uns Besetzungszahlen von 20, 5 (!), 41, 32 usw. Fahrgästen je Reise überliefert.

Wie berechtigt das Streben nach Einschränkung damals erscheinen mußte, zeigen folgende Zahlen:

Monat	Durchschnittsbesetzung	Gewährkosten RM insgesamt	Gewährkosten RM je Fahrgast
1921 Mai	43	975 633	391
Juni	86	1 033 799	199
Juli	100	1 006 427	162
August (trotz polnischem Eisenbahnerstreik nur)	131	875 866	108
Oktober	30	1 369 756	822
(1922 Februar nur eine Woche)	25 (trotz deutschem Eisenbahnerstreik).	683 110	3914

Dabei enthalten die Akten einen Notschrei der Reeder nach dem andern, daß sie mit der Gewährsumme nicht auskommen könnten. Vor allem drückten die Instandsetzungskosten, die man anfangs unzureichend berücksichtigt hatte und die durch den harten Dienst der Schiffe auf den oft rauhen Gewässern der ostwärtigen Ostsee fühlbar gesteigert wurden. Hinzu kamen bei den Behörden die kassentechnischen Schwierigkeiten, den Wettlauf der geschuldeten Summen mit der Inflation durchzuhalten. Am 4. Februar 1922 legte zur Abwechslung ein deutscher Eisenbahnerstreik den ganzen Verkehr, auch über Land nach Ostpreußen, lahm. Ein Behelfsbetrieb zeigte starke politische Abwehrkräfte am Werk. Auch der Seedienst verkehrte. Aber da fast alles wirtschaftliche Leben in Deutschland erstarrt war, konnte auch die Seeverbindung — fernab von den Großstädten — nichts Nennenswertes für die Abhilfe tun. Omnibusanschlüsse wären damals kaum durchführbar gewesen. Als der Streik abflaute, sprach schließlich die Natur am 7. Feburar 1922 ein Machtwort und sperrte den zur sinnlosen Demonstration gewordenen Dienst durch Eis! Die Hamburg-Amerika-Linie, deren Dampfer „Bubendey" vor Swinemünde gefangen saß, konnte nach dem Vertrage vom Reich nicht einmal die Eisbrecherkosten erstattet erhalten. Auch die Danziger Linie des Norddeutschen Lloyd, deren Geschichte wir im zweiten Kapitel behandeln, kam gleichzeitig — und zwar auf Dauer — zum Erliegen.

Nach Verschwinden der Eissperre wurde der Seedienst Ostpreußen zwischen Swinemünde und Pillau wieder in Gang gesetzt. An der Besetzung hatte sich wenig geändert. Aufbauende Kräfte wurden auf dem Tarifgebiet fühlbar. Wir finden die ersten Maßnahmen zu planmäßiger Verkehrspflege im Sinne der Förderung von Besuchen des deutschen Ostens. Der erste Schritt dieser Art war am 11. April 1922 — auf Anregung des Rektors der Universität Königsberg — die Ermäßigung des Fahrpreises für Studenten auf semesterlichen Reisen zwischen Hochschule und Heimat um die Hälfte. Man paßte sich hierin der Reichsbahn an, so daß die Vergünstigung auch im durch-

gehenden Verbandstarif gewährt werden konnte. Damit fing der Seedienst an, sich in den Kreisen der deutschen Jugend Freunde zu gewinnen, von denen viele ihm bis heute treu geblieben sind. — Auch die Anregung zu ermäßigten Gruppen-(Gesellschafts-)tarifen tauchte in diesem Zusammenhang auf. Es bedurfte aber noch einer längeren Entwicklung, bis man Klarheit darüber gewann, daß solche Vergünstigungen zweckmäßig ein für alle mal tarifarisch ausgelobt werden. Zunächst glaubte man solche Ermäßigungen in jedem Einzelfalle durch Entscheidungen des Ministeriums genehmigen zu müssen, da man sie als besonders vor der Rechnungskontrolle zu rechtfertigende Verzichte auf der Reichskasse zustehende Einnahmen ansah.

Eine für damalige Zeit mutige politische Entscheidung spiegeln die Akten im Juni 1922 wider: dem Ministerium war mitgeteilt worden, daß der Generalfeldmarschall von Hindenburg beabsichtige, mit dem Seedienst Ostpreußen zu fahren. Trotz dem höheren Orts herrschenden Pazifismus wurde eine planmäßige Fahrt um einen Tag verschoben, um dem großen alten Mann die Umgehung des Korridors zu ermöglichen. — Bald genug gab es wieder einen Rückschlag: vom 5. Juli bis 3. August 1922 streikten die Seeleute. Auch vor der nationalen Ostpreußenaufgabe machte die marxistische Hetze nicht halt, auch Dampfer „Bubendey" wurde vom Streik erfaßt. In der Hauptreisezeit mußte der deutsche Osten auf die Seeverbindung verzichten. Wie sollte da eine Aufbauarbeit gelingen!

In diesem Sommer aber bahnten sich Verhandlungen an, die für die ganze künftige politische Entwicklung des Seedienstes und des Ostens überhaupt von großer Bedeutung werden sollten: Wiederherstellung der Schiffsverbindung Swinemünde—Danzig durch Verschmelzung mit dem Seedienst Ostpreußen.

Es ist hier der Punkt, zunächst über die Geschichte der besonderen Danziger Verbindung zu berichten.

Zweiter Abschnitt

Swinemünde—Danzig

Danzigs Lage nach dem Diktat von Versailles hatte mit der Lage Ostpreußens die weitgehende Ungewißheit aller Art, die aus der Einschiebung eines polnischen Gebietsstreifens zwischen Reich und Danzig folgte, gemein; darüber hinaus wurde sie dadurch erschwert, daß Polen sich auf den Standpunkt stellte, die Durchgangsservitut der Art. 89/98 V. v. V. beziehe sich nur auf den Verkehr zwischen den beim Reiche gebliebenen Teilen von Ost- und Westpreußen und dem übrigen Deutschland, nicht aber auf den Verkehr zwischen dem Reich und der „Freien Stadt" Danzig. Dazu wurden die Grenzen dieses souveränen Staatswesens mit Absicht so unglücklich gezogen, daß trotz gemeinsamer Grenze mit Ostpreußen die Eisenbahn Danzig—Marienburg auf einer, wenngleich kurzen, so doch zur Einschaltung von Paßschwierigkeiten ausreichenden Strecke über polnisches Gebiet ging: wie meist an Deutschlands Ostgrenze, so wurden auch hier mit großer Schlauheit alle wichtigen Eisenbahnknotenpunkte auf fremdes Gebiet verschoben; Dirschau wurde polnisch. Die formalistischen Folgerungen aus diesen Umständen wurden unter Ausnutzung der eingangs angedeuteten polnischen Rechtsauffassung nur gar zu gern gezogen; hoffte man doch dadurch die günstigen Verbindungen zwischen den Danziger Menschen und dem Mutterlande abschnüren zu können. So erlebte der Reisende paßtechnisch etwa folgendes:

1. Marienburg: deutsche Ausgangsabfertigung,
2. Kalthof (linker Nogatbrückenkopf): Danziger Eingangsabfertigung,
3. Simonsdorf: Danziger Ausgangsabfertigung,
4. Dirschau: polnische Ein- und Ausgangsabfertigung,
5. Hohenstein: Danziger Eingangsabfertigung.

Zwischen Danzig und Lauenburg in Pommern ging es ähnlich zu. Auch die Danziger Staatsbürger brauchten, wenn sie durch Polen nach dem Mutterlande fuhren, einen Sichtvermerk. Nur die Einreise nach Polen und die Fahrt über Dirschau von einem Danziger Gebietsteil in den anderen waren von diesem Zwange frei. Das ermöglichte den Danzigern praktisch seit 1924 nach Marienburg und Ostpreußen und damit infolge des freien Korridorverkehrs zwischen Marienburg und Firchau auch über Marienburg nach Berlin sichtvermerkfrei zu fahren. Reichsdeutsche und Ausländer aus dritten Staaten bedurften auch für das kurze Stück bei Dirschau nach wie vor des Sichtvermerks, soweit sie nicht die wenigen sichtvermerkfreien Züge benutzten.

Staatsrechtlich war der Danziger seit Versailles für das Reich Ausländer. So bedurfte er, wenn auch keines Sichtvermerks, doch eines Passes, wenn er ins Mutterland reiste. Im Verkehr mit den Reichsteilen links der Weichsel war dies erträglich, weil der Paß zur Durchreise durch Polen doch gebraucht wurde. Für den Verkehr mit Ostpreußen hatte der zuständige Oberpräsident erst zum 1. November 1924 einen vereinfachten „Grünen Ausweis" geschaffen.

Auch zolltechnisch wurde Danzig vom Mutterlande getrennt; es war mit Polen durch Zollunion verbunden und damit im sachlichen und förmlichen Zollrecht weitgehend von dem Koloß abhängig, den Polen im Vergleich zu dem kleinen Staatswesen und Wirtschaftskörper der Freien Stadt Danzig bedeutete. Jedoch die Zollhoheit stand Danzig selbst zu. Seine Zollbeamten fertigten an seiner Seegrenze und an der Danzig-ostpreußischen Grenze auch für das polnische Gebiet ab. Nicht vergessen seien aber die Zeiten, in denen Danzig oder Polen auch an ihrer gegenseitigen Grenze Einfuhrverbote hatten. Durch die wechselnden und verschiedenen Devisenvorschriften der drei Nachbarstaaten wurde die Abfertigung noch verwickelter. So hatte der Reisende an den verschiedenen Grenzen einmal seinen Koffer, einmal nur seine Börse zu öffnen, einmal seinen Paß vorzuzeigen. Die Paßbestimmungen, durch die Fahrplangestaltung der Polnischen Staatsbahn unterstützt, führten zu dem verqueren Zustande, daß die Reise Berlin—Danzig bis zuletzt über Marienburg ging, wobei sinnloser Weise die Strecke Dirschau—Marienburg zum besten der polnischen Eisenbahnen zweimal zurückzulegen war.

Manches, aber längst nicht alles, war auf diesem Gebiete dank der Zähigkeit und treuen Einzelarbeit der Danziger und reichsdeutschen Unterhändler etwas vereinfacht worden; das zu schildern, wäre Aufgabe einer Darstellung von eisenbahnfachlicher Seite*). Erwähnt sei nur, daß das polnische Entgegenkommen in jenen Zeiten am geringsten war, wenn Polen glauben zu können meinte, daß die Seeverbindung Danzig—Swinemünde endgültig zum Erliegen gekommen wäre. Dies war besonders 1923/24 der Fall.

Der Verkehr Ostpreußen—Danzig ist mit der Zeit immer mehr gefördert worden. So wurde am 25. November 1925 eine Kraftomnibuslinie Danzig-Langfuhr—Danzig—Ladekopp—Marienburg (1927 ein Zubringer Elbing—Ladekopp) geschaffen. Die Fertigstellung der Reichsautobahn Königsberg—Elbing war 1937 Anlaß zur Schaffung einer Schnellkraftlinie Königsberg—Danzig—Zoppot.

Die Verkehrslage Danzigs zum Altreich wurde durch den besseren Anschluß nach Marienburg mittelbar gefördert. Unmittelbar konnte hier außer durch den Seeweg nur mit dem gleichfalls freien Luftwege eingegriffen

*) Es würde zu weit führen, hier das Schrifttum über Danzigs politische und verkehrliche Lage aufzuführen. Aus der neuesten Zeit sei erwähnt: Staatsrat Büttner, „Danzig als freier Zugang Polens zum Meere" (ein Rückblick); Archiv für Eisenbahnwesen (Verlag Jul. Springer, Berlin), Heft 6, 1939, S. 1357.

werden. Aber erst am 1. April 1921 war der Aufbau der deutschen Luftfahrt so weit, daß die unter mittelbarer Beteiligung des Norddeutschen Lloyd in Danzig gegründete „Lloyd-Ostflug G.m.b.H." eine Luftpostverbindung über Schneidemühl nach Danzig—Königsberg einrichten konnte, die am 6. Mai 1922 zu einer Personenverbindung (über Stettin) ausgebaut wurde.

Die hier in großen Zügen umrissene Verkehrsentwicklung war für die verschiedenen Entwicklungsstufen der Seeverbindungen von Danzig nach Ost und West in mehrfacher Hinsicht — im Wettbewerb und im Zusammenwirken — von Bedeutung.

Daß nicht alsbald nach Unterzeichnung des Versailler Diktats, gleichzeitig mit den ersten Anregungen zur Schaffung des Seedienstes Ostpreußen, auch an eine Linie Swinemünde—Danzig gedacht wurde, mag mit der Fülle der Sorgen erklärt werden, die damals jeder mit seinen eigenen Nöten hatte. Erst viel später hat man in Ostpreußen die gerade auf dem Verkehrsgebiet liegende Schicksalsgemeinschaft mit Danzig erkannt. Danzig selbst aber hatte mit seiner völligen Umgestaltung von der Stadt zum Staate, mit seinem Verhältnis zu Polen, zum Reich und nicht zuletzt zur Weltwirtschaft soviel zu tun, daß begreiflicherweise manche Frage erst angepackt wurde, wenn sie unmittelbar auf den Nägeln brannte.

Leider sind auch viele Akten aus jener Zeit der Zerfahrenheit, der Papiernot und Zettelwirtschaft bereits vernichtet oder verloren, so daß eine streng wissenschaftliche Ergründung der ersten Verhandlungen über die Seeverbindung Danzig—Altreich nicht mehr möglich ist, zumal einige verdienstvolle Bearbeiter aus jener Zeit nicht mehr unter den Lebenden weilen.

Die heute greifbaren Akten beginnen mit einem Schreiben des Norddeutschen Lloyd in Bremen vom 18. Februar 1920*), eingegangen bei der im ersten Kapitel erwähnten Abteilung E III des Reichsverkehrsministeriums, wo Ministerialrat Baur der zuständige Bearbeiter war. Der Grundgedanke des Briefes macht einer Privatfirma alle Ehre. Nach einem Hinweis auf den Seedienst Ostpreußen und die fehlende Verkehrslösung für Danzig und Memel heißt es: „Beide Gebiete sind dem Deutschen Reiche zwar zur Zeit verloren, dem Deutschtum müssen sie jedoch erhalten bleiben." Es bestehe nicht nur die Aufgabe, diesen Gebieten eine Verbindung mit Ostpreußen und unter sich zu verschaffen (hierzu lagen Anregungen aus Königsberg — wahrscheinlich von Meyhoefer — vor), sondern es müsse auch eine Seeverbindung zwischen Danzig und dem westlichen Reichsteil im vaterländischen Interesse erwogen werden. Der Lloyd, in dem die Gewohnheiten und Erfahrungen der vor dem Kriege im Reichsauftrage glänzend aufgebauten Postdampferdienste noch lebendig sein mochten, bot jede Berücksichtigung der Reichsinteressen an und erbat sich den „Beistand" des Ministeriums, um die Verbindung Danzig—Königsberg—Memel im Zusammenhange mit der gesamten ostwärtigen Reichs-

*) Akte E III S — C II h — S — D — Bd. I, Bl. 68.

verkehrspolitik vorbereiten zu können. Das Schreiben des Norddeutschen Lloyd ist nach dem Diktatzeichen auf den ideenreichen Leiter des Seebäderdienstes Goellrich zurückzuführen. Die erste Anregung dürfte dem Leiter der Danziger Niederlassung des Norddeutschen Lloyd, Hermann Grube, zu verdanken sein.

Vertreter der Handelskammer Königsberg, die zu der Anregung gehört wurden, erklärten — wohl aus der damals herrschenden „klein-ostpreußischen" Einstellung heraus — die drei Häfen seien untereinander Wettbewerber, folglich sei der ganze Gedanke ihrer Verbindung untereinander Unsinn! Erst im April, als die Danziger Eisenbahnnöte immer fühlbarer wurden, kamen Oberbürgermeister Dr. Sahm und die damals noch nicht auf Polen übergeleitete „Eisenbahndirektion für das Gebiet der Freien Stadt Danzig" in nunmehr sehr dringlicher Form auf den Gedanken einer Schiffahrtlinie Swinemünde—Danzig — gegebenenfalls in Verbindung mit dem Seedienst Ostpreußen — zurück.

Am 3. Mai 1920 fand unter Vorsitz von Ministerialrat Baur im Reichsverkehrsministerium eine Besprechung statt, in der die Danziger Vertreter, Geheimrat Seering von der Eisenbahndirektion und Stadtrat Ewert, ihre Sorgen und Wünsche eingehend darlegten. Nur der Gedanke einer besonderen Verbindung Swinemünde—Danzig wurde erörtert; Kolberg und sogar Rügenwalde, die damals in den Akten erwähnt wurden, schieden als ungeeignet von vornherein aus. Im ersten Augenblick schien die Linie ungünstig, da im Verhältnis zum Bahnweg noch länger als die Pillaufahrt. Entscheidend war aber der Hinweis auf die voraussichtliche Wirkung der von Polen dem Danziger Personenverkehr zum Reich bereiteten Schwierigkeiten, die eine starke Abwanderung der Reisenden auf den Seeweg herbeizuführen versprachen. Als Fahrpreis wurde zunächst der Satz von 120,— Mk vorgeschlagen.

Nach einem weiteren Vortrag der Danziger Herren bei Staatssekretär Schröder vom Reichsfinanzministerium wurden die erforderlichen Mittel bewilligt, und der Betrieb konnte am 3. Juni 1920 mit dem Dampfer „Grüßgott" des Norddeutschen Lloyd aufgenommen werden.

Der Vertrag mit dem Norddeutschen Lloyd wurde am 30. Juni/15. Juli 1920 unterschrieben. Er war für die Verpflichtungen der Reederei ähnlich dem für den Seedienst Ostpreußen abgefaßt; das Reich aber übernahm es, dem Lloyd einen etwaigen Verlust aus dem Betriebe bis zur Höhe von 2 000 000 Mk, jedoch nicht mehr als 15 000 Mk je Reise erstatten. Allgemeinkosten der Reedereiverwaltung und etwaiger neuer Kapitalaufwand schieden dabei aus; dagegen wurde jährlich eine Verzinsung und Abschreibung des — damaligen! — Schiffswertes von je 5 v. H. zugestanden. Die Gewährsumme sollte erst bei Ablauf des auf unbestimmte Zeit geschlossenen Vertrages, der mit 14tägiger Frist kündbar war, fällig werden. Regelmäßige Fahrtberichte und jährliche Zwischenabrechnungen sollten das Reich in die Lage

verſetzen, ſich bei offenbarer Nutzloſigkeit des Verkehrs vor unnötigen Aufwendungen zu ſchützen. Bei einem großzügigen, ſtark an die Ehre ſeiner Kontorflagge denkenden Vertragsgegner, wie dem Lloyd, hat dieſe Vertragsform ſich gut bewährt. Das Schreibwerk war gering.

Auch für dieſen Dienſt ſah der Fahrplan zunächſt Tagesfahrten vor:

Mittwoch, Sonnabend	3.00	ab Swinemünde an	Dienstag, Freitag,	1.00
Mittwoch, Sonnabend	19.00	an Zoppot ab	Montag, Donnerstag	9.00
Mittwoch, Sonnabend	20.00	an Danzig ab	Montag, Donnerstag	8.00

Die Anſchlußzüge waren mit dem Seedienſt Oſtpreußen gemeinſam.

Der Fahrpreis betrug zunächſt 90,— Mk für die einfache Fahrt; für eine Woche gültige Rückfahrkarten koſteten 135,— Mk. Der Lloyd förderte von vornherein den Fremden- und Bäderverkehrsgedanken. Deshalb hatte er auch den wichtigſten Urlaubsreiſetag, den Sonnabend, für die Abreiſe von Swinemünde oſtwärts vorgeſehen. Die einfachen Fahrkarten waren — über das MEK — auch im Verbandsverkehr mit der Reichsbahn zu haben. Überfüllungsbefürchtungen hatte man nicht; ſie ſind bis 1922 auch nie praktiſch geworden.

Für Werbungszwecke durfte der Lloyd je Reiſe 800,— Mk in die Abrechnung ſtellen; Aushänge und Handzettel wurden verbreitet, die Zeitungen mit Nachrichten verſehen. Daneben ſpielte die „Werbung mit dem Betrieb" hier von vornherein eine Rolle. Der Lloyd hatte einen ſeiner beſten Kapitäne, den nachmaligen Kommodore Johnſon, eingeſetzt. Vor allem aber boten für dieſe Werbung Danzig, wo das Schiff mitten in der Stadt (Brabank) lag, und Zoppot mit dem den Mittel- und Höhepunkt der Badeanlagen bildenden Seeſteg Möglichkeiten unmittelbarer „Schaufenſterwirkung", die Swinemünde und vor allem Pillau, aber auch Stolpmünde als typiſche Vorhäfen nicht zu bieten vermochten. In Danzig und Zoppot wirkte vor allem das nationale Moment; war doch dieſes Schiff unter der deutſchen Handelsflagge in dunkelſten Zeiten ein Sinnbild der Verbundenheit aller Deutſchen am Oſtſeeſtrand. So entwickelte ſich der Verkehr im erſten Jahr über Erwarten gut; die Gewährleiſtung des Reichs wurde zunächſt nicht praktiſch. Die Unterbrechung ſchon im zweiten Monat durch die Heranziehung auch des Dampfers „Grüßgott" zum Abſtimmungsverkehr nach Pillau wurde von Danzig verſtändnisvoll ohne ein Wort hingenommen und hat dem Verkehr nicht geſchadet. Die Durchſchnittsbeſetzung der Schiffe entwickelte ſich bei 8 bis 9 Reiſen monatlich wie folgt:

	oſtwärts	nach Weſten
1920 Juni	192	210
(ab 24.) Juli	395	351
Auguſt	345	469
September	208	270
Oktober	170	160

Im Winter wurde — aus den gleichen politiſchen Geſichtspunkten wie mit Oſtpreußen — der Verkehr aufrechterhalten. Der Fahrplan erfuhr aber zum 15. November 1920 zwei einſchneidende Änderungen. Nach dem Vorbilde des Seedienſtes Oſtpreußen (ſiehe Tafeln I B, II A 1 und 2 der Fahrpläne) ging man auch im Danzigdienſt zur Nachtfahrt über. Statt der angebrochenen Nacht bei der Abfahrt um 3.00 Uhr gönnte man den Fahrgäſten die ununterbrochene Nachtruhe auf dem fahrenden Schiff. Der Norddeutſche Lloyd opferte erhebliche Mittel (1 468 000 Mk), um Schlafkammern für ſeine Fahrgäſte einzubauen; um dieſe Aufwendungen aus den Einnahmen abzudecken, war die Vertragszeit zu kurz. Die Fahrten gingen im Winter nur zwiſchen Swinemünde und Danzig. Im Sommer 1921 wurde — unter entſprechender Verlängerung der Geſamtfahrzeit — Zoppot wieder eingeſchaltet. Ferner ſtellte man ſich — wohl auf Danziger Einwirkung hin — für den Winter auf Geſchäftsreiſeverkehr um. In der Tat kam für dieſen der Seeweg wegen der Paßſchwierigkeiten im Danziger Verkehr in Frage. So wurden die Abfahrten oſtwärts auf Montag und Donnerstag (an Danzig Dienstag und Freitag) umgeſtellt, nach Weſten auf Mittwoch und Sonnabend, ſo daß die Reiſenden nicht über Sonntag in Danzig zu bleiben brauchten, vielmehr ſowohl bei kurzem wie bei mehrtägigem Aufenthalt die Arbeitstage voll ausnutzen konnten.

In der Zeit vom 4. Juli 1923 bis zum 2. Februar 1922 unternahm es der Lloyd — der inſoweit die Entſchlußfreiheit und Selbſtverantwortung des Privatunternehmens voll für den Verkehrszweck und zur Gewinnung weiterer Einnahmen einſetzte —, Stolpmünde mit anzulaufen. Wegen der Hafenverhältniſſe ließ ſich das nur in der Form durchführen, daß bei günſtigem Wetter vor der Hafeneinfahrt mit Hilfe eines Motorboots an- und ausgebootet wurde; auch dies mußte bei rauher See häufig unterbleiben. Der ſich dort entwickelnde Verkehr war äußerſt gering. Zwiſchen Swinemünde und Stolpmünde ſchien praktiſch überhaupt kein Verkehrsbedürfnis zu beſtehen. Ab und zu verzeichnen die Berichte einen oder zwei Reiſende für dieſe Strecke. Aber auch zwiſchen Stolpmünde und Danzig kam bei der Unſicherheit, ob in Stolpmünde ausgebootet werden könnte, nur wenig Verkehr auf.

Die Preiſe, beſonders für Kohle, waren inzwiſchen beträchtlich geſtiegen. Die leidvolle Zeit der Tariferhöhungen begann. Zum 1. November 1920 wurde der Fahrpreis auf 100,— Mk (Rückfahrkarte 175,— Mk) erhöht. Der Winterverkehr war ſchwach. Rückſchauend wäre man faſt geneigt, ihn für überflüſſig zu erklären; doch wird man über der *Zahl* der Reiſenden leicht die Bedeutung eines *freien* Weges für *Einzelne* unterſchätzen. Bei einer Durchſchnittsbeſetzung im November von oſtwärts 94, nach Weſten 85 war zum erſten Male ein nach dem Vertrage dem Reich anzurechnender Verluſt entſtanden. Der eigentliche Weihnachtsverkehr war unbedeutend: Dezember oſtwärts 97, nach Weſten 97.

In jedem Winter wurde während einiger Monate der Dampfer „Grüßgott" überholt und durch die Dampfer „Vorwärts", „Najade" oder „Grille" ersetzt.

1923 entwickelte sich der Verkehr weniger günstig, was zum Teil mit der Verbesserung der Eisenbahnverbindungen zusammenhing. Die großen Gruppenreisen von Tagungsbesuchern, die später dem Verkehr sein Kennzeichen gaben, fanden sich in jener unklaren Zeit noch selten.

Durchschnitt	ostwärts	nach Westen
1923 Januar	74	103
Februar	63	64
März	120	67
April	105	62
Mai	193	118
Juni	218	154
Juli	367	243
August	330	280
September	169	185
Oktober	109	99
November	80	105
Dezember	86	130

Trotz dem besseren Fahrplan war der Verkehr schwächer als 1920. Die Durchschnittswerte aus den vier Reisemonaten Juni bis September gingen ostwärts von 285 auf 271, nach Westen sogar von 325 auf 215 zurück. Während in späteren Jahren — wie 1920 — die Abfahrtzahlen von Danzig überwogen (wohl infolge der „Schaufensterwirkung" vor Zoppot), war der Verkehr von Danzig 1923 auffallend schwach. Es mag dies seine Erklärung darin finden, daß man sich in Danzig über die neuen Möglichkeiten des Landweges zutreffend unterrichten konnte, während die zahlreichen Reisebüros und Bahnhöfe im ganzen „Reich" aus begreiflichen Gründen unsicher waren, wie sie Reiselustige über die Eisenbahnfahrt beraten sollten. So mag mancher Reisende *nach* Danzig sicherheitshalber dem durch privatwirtschaftliche Werbung bekannten Seewege den Vorzug gegeben haben.

Die Abschwächung des Verkehrs drohte Gefahren zu bringen, zumal die Kosten weiter in die Höhe gingen. Im Herbst ging die Entwicklung ebenso weiter, doch nahm der Verkehr *von* Danzig aus im Verhältnis sogar etwas zu. Es war vor allem gelungen, Studenten der Technischen Hochschule in Danzig-Langfuhr für den Seeweg zu gewinnen. Doch auch diese Richtung kam im Herbst auf knapp über 100 Fahrgäste je Reise. Sparsamkeit war geboten.

So gab das Reich seine Zustimmung dazu, daß im Winter nur eine Fahrt wöchentlich — ostwärts Montags, nach Westen Donnerstags — durchgeführt wurde. Zoppot und Stolpmünde sollten weiter angelaufen werden,

die Uhrzeiten blieben die alten. Dieſer Fahrplan, über deſſen verſchiedenſte Formen ſeit Oktober verhandelt wurde, trat am 15. Dezember 1923 in Kraft. Am 1. November 1923 war auch der Seedienſt Oſtpreußen auf zwei Fahrten wöchentlich eingeſchränkt worden. Der Verſuch, die eine Danzigfahrt zugleich dem Oſtpreußenverkehr dienſtbar zu machen, ſcheiterte an der notwendigen Übernachtung in Danzig und der Ungunſt der dann für die Danziglinie zu wählenden Fahrtage (vgl. erſtes Kapitel, Seite 27).

Anders als im Oſtpreußenverkehr führte die Einſchränkung der Abfahrten zu verhältnismäßig ſtärkerer Beſetzung:

Durchſchnitt	1920/23	1923/22
oſtwärts		
Dezember	97	86
Januar	74	103
nach Weſten		
Dezember	97	130
Januar	103	162
Februar 1922 (1 Fahrt)	64	86

Es war ein untrügliches Zeichen dafür, daß hier auch im Winter ein Verkehrsbedürfnis beſtand, wenn Reiſende im Winter eine ganze Woche warteten, nur um überhaupt über See fahren zu können und den Paß- und Zollſchwierigkeiten zu entgehen. Oft betrug die Beſetzung ein Vielfaches von der des Oſtpreußendienſtes. Dieſe Lage kommt auch in der Fahrpreispolitik zum Ausdruck: als die Inflation eine Reichsbahntariferhöhung heraufbeſchwor, wurde im Januar 1923 der Fahrpreis des Seedienſtes Oſtpreußen von 80,— auf 125,— Mk, der Fahrpreis des Danzigdienſtes aber von 100,— auf 150,— Mk erhöht. Daß dieſes an der höheren geldlichen Belaſtungsfähigkeit erkennbare Verkehrsbedürfnis im weſentlichen politiſch begründet war, konnte dem Kenner der Danziger Lage nicht zweifelhaft ſein.

Was aber im Seedienſt Oſtpreußen wie ein Nachtwort der Vernunft erſchien, die Eisſperre im Februar 1922, wurde für den Danzigdienſt ein Schickſalsſchlag: als am 7. Februar 1922 der Dienſt eiſeshalber eingeſtellt worden war, überprüfte der Norddeutſche Lloyd erneut Soll und Haben. Nachdem das Reich es abgelehnt hatte, die von ihm als Kapitalaufwand betrachteten Koſten für den Umbau des Dampfes „Grüßgott“ anzurechnen*), betrug der Verluſt noch immer 2 695 000,— Mk. Die Urſache war vor allem die Inflation und die Unmöglichkeit, ihr mit den Einnahmen zu folgen. Da das Reich an der vertraglichen Höchſtgewähr von 2 000 000 Mk feſthielt, ging der Lloyd mit einem fühlbaren Verluſt aus dem Geſchäft hervor. Er hatte ſeine Verpflichtungen mehr als erfüllt und kündigte nun den Vertrag. Seine Hoffnung auf Neugeſtaltung in Anpaſſung an die Inflationsverhältniſſe ging

*) Nicht mit Unrecht wies der Lloyd darauf hin, daß er dieſe Einbauten anderweit nicht verwerten könne.

nicht in Erfüllung. Die Linie Swinemünde—Danzig hörte in dieſer Sonderform auf zu beſtehen.

Die Geſchichte einer ſo kurzlebigen, nur anderthalb Jahre beſtehenden Schiffsverbindung zu ſchreiben, würde trotz dem großen geſchichtlichen Zuſammenhang mit furchtbarer völkiſcher Not nicht lohnen, wären nicht bleibende Wirkungen von ihr ausgegangen. Dieſe Wirkungen lagen teils im fachtechniſchen, in einem Schatz praktiſcher Erfahrungen, teils aber auch auf geiſtigem Gebiet. Das Bewußtſein, aus ſtaatlicher und völkiſcher Not zu helfen, weckte Tatkraft.

Wie der eigentliche Seedienſt Oſtpreußen, ſo hatte auch der Danzigdienſt mannigfacher Pflege und Fürſorge bedurft. Beſonders hier gab es Sonderfragen der Zoll- und Paßabfertigung. Kannte doch bisher die Oſtſee keinen Maſſenreiſeverkehr ins Ausland, war doch ein Paßzwang für Deutſchland wie für die meiſten anderen europäiſchen Staaten erſt ſeit dem Kriege bekannt. Um ſo mehr muß die praktiſche Handhabung durch das Miniſterium des Innern und durch die Zollabteilung des Reichsfinanzminiſteriums anerkannt werden. Daß auch der Polizeipräſident und das Landeszollamt in Danzig, die überhaupt erſt eine eigene Staatspraxis entwickeln mußten, alles taten, was im Rahmen ihrer Befugniſſe lag, um ihrem Danzig einen reibungsloſen Verkehr mit dem Mutterlande zu erleichtern, bedarf kaum der Erwähnung.

Während das Reich die Schiffe von Anfang an durch Paß- und Zollbeamte begleiten ließ, ſo daß die Fahrgäſte, ſoweit ihre Papiere in Ordnung waren, bei der Ankunft in Swinemünde ſchon abgefertigt waren und keinen Zeitverluſt erlitten, hat Danzig die Zollabfertigung nur vorübergehend auf den Schiffen ausgeführt. Während dieſer Zeit bedurfte die Ausübung der beiderſeitigen Beſchlagnahmerechte der Abgrenzung je nach dem Hoheitsrecht. Denn ein flaggenberechtigtes Handelsſchiff iſt deutſcher Boden nur außerhalb fremden Hoheitsgebiets. Später hat Danzig die Fahrgäſte an Land abgefertigt und dafür beſondere Einrichtungen geſchaffen. Die Fachfragen wurden reibunslos gelöſt. Dieſer reine Wechſelverkehr bot auch noch nicht derartige Schwierigkeiten, wie ſie ſpäter im Zwiſchenverkehr von einem Lande in das andere und wieder durch eigenes Land aufgetreten ſind. Die im Danzigdienſt geſammelten Erfahrungen ſind dabei fruchtbar geworden.

Weit größer waren die geiſtigen Wirkungen der Seeverbindung mit Danzig. Nur unter dem Druck ungeheurer Not konnte die Einrichtung ſolcher unwirtſchaftlichen Dampferlinie aus Reedereikreiſen angeregt und im Behördenkreiſe unterſtützt werden. Als eine der erſten Formen nationaler Auflehnung gegen Verſailles — einer Auflehnung nicht mit ſtarken Worten, ſondern mit der ſtummen Tat — erſchien ein Schiff, eines der hübſcheſten, die dem zerſchlagenen und ausgeraubten Deutſchland noch zur Verfügung ſtanden, mit der trotz Weimar gebliebenen ſchwarz-weiß-roten Handelsflagge*) im

*) Der ſchwarz-rot-gelbe „Fettfleck" wurde erſt ſpäter eingeführt.

abgetrennten Danzig als Vertreter vom Reich. Dadurch erwachte im Volke das Bewußtsein davon, welche Freiheitsmacht die salzene See und die tatfrohe Schiffahrt bei Sonne wie bei Sturm bedeuten. Kam dies doch unmittelbar handgreiflich in der Ersparnis des drückenden Sichtvermerks zum Ausdruck. Die an sich in kaufmännischen Formen betriebene Werbung schlug in deutschen Herzen allenthalben im Lande gewollt oder ungewollt politische Saiten an. Dadurch, daß es in Danzig eine angesehene Technische Hochschule gab, deren Besucher aus allen Teilen nicht nur des Rumpfreichs, sondern des gesamten deutschen Volksbodens stammten, drang — nicht zuletzt dank der ideenreichen Werbung der Danziger Niederlassung des Norddeutschen Lloyd in diesen Kreisen — der Gedanke „völkischer Freiheit durch Seefahrt" in alle deutschen Gebiete hinein.

Wieder und wieder haben sich bei Ankunft und Abfahrt des Dampfers „Grüßgott" in Danzig und Zoppot ergreifende Kundgebungen nationaler Verbundenheit abgespielt. Sie haben sich wiederholt, als später Zoppot in den Seedienst Ostpreußen einbezogen war, und besonders, als stolze Schiffe des Reichs an dem vergrößerten Zoppoter Seesteg anlegten. Immer wieder erhob sich die Stimmung zu feierlichem Ernst, wenn die Danziger Polizeikapelle im Augenblick des „Los die Leinen" das Deutschlandlied und später beide Hymnen der Nation anstimmte. Begrüßung und Abschied der Schiffe wurden zum Schwur wie eine Volksabstimmung, als seit der nationalen Erhebung von 1933 die Hände an Bord und an Land erhoben wurden zum Deutschen Gruß.

Zunächst aber hatten in der Stille der Amtsstuben Behörden und Reederfirmen sich durch mancherlei Schwierigkeiten hindurchzukämpfen, bis nach Jahren zäher Arbeit und oft bitteren Mißverständnissen der „Seedienst Ostpreußen—Danzig" seinen Aufstieg begann.

Dritter Abſchnitt

Seedienſt Oſtpreußen und Danzig

Die Zeit der Privatſchiffahrt 1922 bis 1925

Während im Frühjahr 1922 nach Behebung der Eisſchwierigkeiten der eigentliche Seedienſt Oſtpreußen ſeine Fahrten wieder aufnahm, blieb der Lloyddampfer „Grüßgott" untätig in Swinemünde liegen. Der Norddeutſche Lloyd hatte ohne Rückſicht auf die aus der Inflation folgenden Verluſte ſeine Vertragsverpflichtungen erfüllt. Das Vertragsſchema — eine einzige feſte Zuſchußſumme auf Jahre hinaus — war lange ſinnlos geworden. Noch aber beherrſchte die Vorſtellung „Mark gleich Mark" die pflichtgemäße Denk- und Handlungsweiſe der Miniſterien. Über einen neuen Vertrag konnte man ſich nicht einigen. Auch hier fiel wieder einmal ein Schatten der Weltereigniſſe auf den Seedienſt. Der Feindbund drängte auf Erfüllung der frivol übernommenen Reparationsverpflichtungen; Deutſchland erklärte, nicht zahlen zu können. Die Feindmächte benutzten dies, um einen Druck gegen den ſchon wieder unbequem empfundenen Wettbewerb der trotz Kriegsausgang und Verſailles, trotz Schiffsablieferung und Kolonialraub, trotz Entrechtung der Deutſchen in aller Welt und Fortnahme deutſcher Lande noch immer nicht völlig erſchlagenen deutſchen Wirtſchaft auszuüben. „Ein Staat, der ſeine Kriegsſchulden nicht zahlen kann, darf auch keine Subventionen gewähren." Das war die neue Unterdrückungsformel. Die Reichsregierung zuckte zuſammen. Die Haushaltsabteilung des Reichsfinanzminiſteriums hatte gegen eine weitere Unterſtützung der Danziger Verbindung „reparationspolitiſche Bedenken".

So blieb Danzig zunächſt ohne freie Verbindung mit dem Rumpfreich. Nicht ohne freie Verbindung mit dem Mutterlande überhaupt: denn nach Oſtpreußen (Marienburg und Elbing) gab es ohne Berührung polniſchen Bodens verſchiedene Wege: höchſt wichtig mit beginnender Motoriſierung die Kraftwagenſtraße. Sie war ſchlecht genug zu befahren und verfiel in jener Geldnot zeitweilig noch mehr. Die Notwendigkeit, die Weichſel und ihre Mündungsarme zum Haff mit Fähren zu überqueren, bedeutete eine ſchwere Zeitbelaſtung. Im Sommer gab es daneben Binnenſchiffsverbindungen mit Königsberg über Kahlberg, zeitweilig mit Elbing, vorübergehend auch mit Marienburg. Die letztgenannte wurde mit ehemaligen Hamburger Alſterdampfern betrieben. Wer noch ſo ſehr von der Notwendigkeit ſtaatlicher Be-

triebführung im öffentlichen Verkehr überzeugt iſt (und die Geſchichte des Seedienſtes Oſtpreußen beweiſt ſie), wird zugeben müſſen, daß der Erfindergeiſt vor allem des kleinen Privatunternehmers oft erſtaunlich vielſeitig iſt im Aufſuchen neuer Wege und Verkehrsformen— allerdings oft genug mit ſchweren und nicht wieder einbringlichen Verluſten. Nicht ganz ohne Bedeutung waren die Kleinbahnen der Danziger Niederung. Als Rübenbahnen gedacht und demnach mit vielen Umwegen belaſtet, durch Fähren gehemmt, ſtellten ſie ſchließlich doch eine von Polen unabhängige „ſichtvermerkfreie" Perſonenverbindung zwiſchen Danzig und dem wichtigen oſtpreußiſchen Eiſenbahnpunkt Marienburg her. Solche Verbindungen verloren einen Teil ihrer Bedeutung, als auf Grund des zwiſchen Danzig und Polen am 24. Oktober 1921 geſchloſſenen Warſchauer Abkommens ſeit dem 1. Januar 1922 die Danziger Staatsbürger das Recht erhielten, ohne Sichtvermerk mit der polniſchen Staatsbahn über Dirſchau zwiſchen Danzig und Marienburg zu fahren und dort den Anſchluß an den dem innerdeutſchen Verkehr rechtlich gleichſtehenden Korridorverkehr zwiſchen Oſtpreußen und dem übrigen Deutſchland zu gewinnen*). Später, als die Korridorzüge zum Teil zugleich Züge des innerpolniſchen Verkehrs und des deutſch-polniſchen Wechſelverkehrs wurden, konnten die Danziger (und ſolche Reichsdeutſche und Ausländer, die einen polniſchen Sichtvermerk hatten) auch in Dirſchau auf dieſe Züge nach Berlin umſteigen. Dieſe Wege ſind für den Koſtenvergleich der verſchiedenen Verbindungen Danzig—Berlin von ſtändig wechſelnder Bedeutung geweſen. Auf alle dieſe Reiſemöglichkeiten iſt neben der Arbeit der zuſtändigen Danziger Beamten auch die nimmermüde Phantaſie des 1937 verſtorbenen Leiters der Danziger Niederlaſſung des Norddeutſchen Lloyd, Hermann Grube, in ſeiner Eigenſchaft als Reiſebürounternehmer von Einfluß geweſen. Der Lloyd war auch Flugkartenverkaufsſtelle der deutſchen Luftfahrtunternehmen und vereinigte ſo bei ſich alle Möglichkeiten zur Förderung des Perſonenverkehrs zwiſchen Danzig und dem Mutterlande in deutſcher Hand. Der außerordentlichen Verdienſte dieſes Mannes um die deutſche Sache Danzigs ſei hier beſonders gedacht.

Auch auf See beſtanden weiterhin gewiſſe Verbindungen Danzigs mit dem Reich. Die Frachtdampfer, die gelegentlich einige wenige Fahrgäſte mitnahmen, können für unſere Betrachtung unberückſichtigt bleiben. Aber auch der Norddeutſche Lloyd ließ ſeine Hände nicht ganz von Danzig. Mit einem Dampfer „Möve" ſchuf er alle drei bis vier Wochen eine unmittelbare Verbindung mit Bremerhaven. Sie war faſt ausſchließlich auf Auswanderer aus Zwiſcheneuropa eingeſtellt und wurde ſchon ihrer Unregelmäßigkeit, aber auch ihres für Oſtdeutſchland abſeits gelegenen weſtlichen Endpunktes halber von Deutſchen kaum benutzt. Zudem mag die Geſellſchaft der oſteuropäiſchen Auswanderer nicht verlockend geweſen ſein. Die Hamburg-Amerika-Linie unterhielt

*) Vgl. auch zweiter Abſchnitt.

zeitweise eine ähnliche Verbindung nach Hamburg mit dem Helgolanddampfer „Silvana". Der Grund für die Einrichtung dieser Anschlußverbindungen liegt in der aufkeimenden polnischen Seegeltungspolitik: die damals noch bestehende Auswanderung aus und durch Polen sollte über Häfen des polnischen Zollgebiets, damals also noch ausschließlich Danzig, zusammengezogen werden. Später, als Gdingen und die polnische Handelsflotte geschaffen waren, wurde unmittelbares Anlaufen durch Überseeschiffe verlangt. Damit wurden die Anschlußverbindungen nach reichsdeutschen Häfen gegenstandslos.

Eine nicht unwesentliche Verbindung Danzigs mit dem Reich stellte die mit den Lloyddampfern „Nymphe" und „Grille" (im Jahre 1923 auch — über Memel — mit dem Hapagdampfer „Thor") betriebene Fahrgastverbindung Danzig—Pillau—(Memel)—Libau dar. Sie verdankt nach den Akten einer Anregung des Konsuls Oswald Haslinger i. Fa. Robert Meyhoefer vom April 1920 ihre Einrichtung*). Der rastlos schaffende Kaufmann hatte auch hier ein Verkehrsbedürfnis entdeckt, das auf dem Landwege unzureichend — fast könnte man für den nördlichsten Abschnitt sagen, überhaupt nicht — bedient wurde und dem man durch Leitung des Verkehrs über einen ostpreußischen Hafen abhelfen konnte. Die wechselnde Ein- und Ausreisepolitik Lettlands und des zwischen Lettland und Deutschland gelegenen Litauen sperrte mit stundenlangen Wartezeiten durch mangelnde Übereinstimmung der Fahrpläne, durch hohe Sichtvermerkgebühren und unfreundliche Abfertigungsverfahren den Landweg so gut wie völlig. Fünfmal mußte man umsteigen, viermal gab es Paßnachschau; nach dem Preisverhältnis vom Frühjahr 1922 wurde folgender Kostenvergleich aufgestellt:

Libau—Swinemünde Fahrgeld	430 Mk	Libau—Kaunas—Wirballen III. Kl.	295 Mk
Swinemünde—Berlin III. Kl.	70 Mk	Eydtkuhnen—Berlin III. Kl.	207 Mk
Deutscher Sichtvermerk	400 Mk	Sichtvermerke (in Rubeln)	
		Deutsch 525	
		Litauisch 250	
		Polnisch 500 =	970 Mk
	900 Mk	rund	1470 Mk

Also über 50 v. H. Verteuerung durch Grenzschwierigkeiten!

Man erwartete in jenen Jahren, daß auch Osteuropa bald wieder hochkommen würde und daß die Randstaaten einen Teil des russischen Durchgangsverkehrs bedienen würden. So war es für die deutschen Großreedereien in jenen Zeiten allgemeinen Neubaus wichtig, Reisende und Verlader von vornherein an sich zu gewöhnen. Auch bei ausländischen Reedereien, im Jahre 1920 der U. S. Mail Lines mit Dampfer „Susquehanna" (ex Lloyd-Dampfer

*) Schon am 18. Februar 1920 berichtete der Lloyddirektor Goellrich dem Reichsverkehrsministerium von einer ostpreußischen Anregung zur Schaffung einer Verbindung Danzig—Königsberg—Memel.

„Rhein"), vor allem aber der anglodänischen United Baltic Corporation, beobachtete man ein ähnliches Verfahren, bei dem wohl allgemein Verluste bewußt in Kauf genommen wurden. So setzte der Lloyd die beiden genannten Dampfer von je 500 bis 600 Tonnen mit einem Fassungsvermögen von 400 bis 500 Fahrgästen in den Dienst von Danzig nach Nordosten ein. Für Güterverkehr waren die Schiffe weniger eingerichtet; heute würde man von Expreßgut (kleine, hochwertige Stückgüter) sprechen. So wurde die Statistik dieses Warenverkehrs — wie bei der Lufthansa — in Kilogramm geführt. Der 1921 eingesetzte Hapagdampfer „Thor", auch teilweise Fahrgastschiff, von ähnlicher Größe, konnte immerhin 60 bis 70 Tonnen Ladung nehmen; er war kleiner und sparsamer im Kohlenverbrauch, im ganzen etwas wirtschaftlicher als die Lloydschiffe. Spezialschiffe gab es auch für diesen Dienst nicht; man mußte sich mit dem behelfen, was man hatte, um überhaupt etwas Schiffahrt treiben zu können.

Der Verkehr war für reine Fahrgastschiffe schwach und schwankend; in den Monaten Dezember 1920 bis Oktober 1921 wurden bei meist zwei Reisen wöchentlich im Durchschnitt der Monate in beiden Richtungen befördert zwischen

Danzig—Pillau	230
Danzig—Libau	220
Pillau—Libau	180
(Übergang Swinemünde—Pillau)	30 Reisende.

Es mögen also kaum jemals mehr als 50 Reisende gleichzeitig auf einem dieser Schiffe gewesen sein. Im Güter- und Gepäckverkehr wurden vom Lloyd im Höchstfalle Monatsleistungen von 40 Tonnen auf allen Teilstrecken und in beiden Richtungen zusammen erzielt; Post (nur zwischen Pillau und Libau) etwa die Hälfte, doch hörte mit der besseren Durchbildung der Landwege die Postbeförderung mit diesen Schiffen ganz auf.

So brachte der Dienst den Reedereien erhebliche, in die Millionen Papiermark gehende Verluste. Es wurde knapp die Hälfte der Betriebskosten aus Einnahmen gedeckt. Auch durch gegenseitige Abstimmung der Fahrpläne konnten die Verluste nicht wesentlich eingeschränkt werden. Die Reedereien hatten dabei das berechtigte, später durch Berichte der deutschen Auslandsvertretungen bestätigte Empfinden, daß dieser Dienst für das deutsche Ansehen in den Randstaaten und für die Heimatsehnsucht der Volksdeutschen von Bedeutung sei. Pünktlichkeit und Sauberkeit des Betriebes werden als besondere Stimmungswerte in den Berichten hervorgehoben. So wandten Lloyd und Hamburg-Amerika-Linie sich an das damals noch für allgemeine Seeschiffahrtsfragen zuständige Reichswirtschaftsministerium und erbaten eine Unterstützung, die sie vor weiteren Verlusten schützen sollte. Die Verhandlungen ginge lange hin und her, vor allem versuchte man, schon seit Januar 1922 im Benehmen mit dem Reichsverkehrsministerium, durch Verkoppelung

dieſer Linie mit der Verbindung Swinemünde—Danzig etwas Lebensfähiges zu ſchaffen. Damit kreuzten ſich ſchon die Seeverbindungen Danzigs mit dem Seedienſt Oſtpreußen.

Typiſch für die Zeit iſt ein Fahrplanvorſchlag des Norddeutſchen Lloyd aus dem Januar 1922 mit ſeinen langen Liegezeiten:

Montag	22.30		ab Swinemünde	an		Sonntag	5.00
Dienstag	14.30		an Zoppot	ab		Sonnabend	13.00
Dienstag	16.00		an Danzig	ab		Sonnabend	11.30
Mittwoch	11.00		ab Danzig	an		Freitag	16.00
Mittwoch	16.00		an Pillau	ab		Freitag	11.00
Mittwoch	19.00		ab Pillau	an		Freitag	5.00
Donnerstag	10.00		an Libau OEZ	ab		Donnerstag	16.00

Die Übernachtung in Danzig iſt ein Zeichen für das alt-ſchiffahrtmäßige des Betriebes; aber auch ein Ausdruck dafür, daß der Lloyd den eigentlichen Ausgangshafen der zu verkoppelnden Linien bei ſeiner Niederlaſſung in Danzig ſah. Hier ſollte offenbar die Führung liegen. — Auch im Seedienſt Oſtpreußen ſind ſpäter derartige Danziger Anregungen hervorgetreten. Sie ſcheiterten an betriebstechniſchen Gründen.

Die Verhandlungen zerſchlugen ſich, denn das Reich konnte ſich nicht entſchließen, unbegrenzte Zuſchüſſe in eine zwar gefühlsmäßig wertvolle, aber materiell wenig wirkſame Sache hineinzuwerfen. Der Norddeutſche Lloyd zog am 25. Februar 1922 ſeinen Antrag auf Unterſtützung der Linie Danzig—Libau zurück, hielt aber den Antrag für Swinemünde—Danzig aufrecht. Erſt ſehr viel ſpäter erſchien — einmal im Jahr — ein Seedienſtſchiff in Libau, dann aber ein Fahrzeug, das der wieder aufſtrebenden Kraft des deutſchen Volkes Ausdruck verlieh.

Über die Verbindung Swinemünde—Danzig, die ſeit dem 8. Februar 1922 eingeſtellt war, wurde noch lange, vor allem zwiſchen Reichswirtſchafts- und Reichsfinanzminiſterium verhandelt, bis mit Entſcheidung vom 27. April 1922 auch dieſer Antrag als undurchführbar abgelehnt werden mußte. Der Dampfer „Grüßgott“*) verließ die Oſtſee.

Die Niedergeſchlagenheit, die ſich auf Grund dieſer Tatſache in Danzig ausbreitete, und die dringenden, politiſch begründeten Vorſtellungen des Deutſchen Generalkonſuls, vorherigen Oberpräſidenten Förſter in Danzig ſowie des Senats, der Techniſchen Hochſchule und nicht zuletzt des Norddeutſchen Lloyd führten dazu, daß die Verhandlungen nie ganz zur Ruhe kamen. Anfragen im Reichstage kamen dazu. Polen benutzte die Gelegenheit zur Erhöhung der Sichtvermerkgebühren für den Durchgangsverkehr zwiſchen Danzig und dem Reich. Am 8. Juni 1922 regt Generalkonſul Förſter „nochmals“ (der erſte Vorgang — vielleicht mündlich — iſt nicht aufzufinden) den Anſchluß

*) Er fuhr zuletzt unter dem Namen „Greetings“ als Tender vor Southampton.

Danzigs an die Linie Swinemünde—Pillau an. Der Umweg nach Ostpreußen über Danzig erschien zunächst ungangbar. Neufahrwasser ist mit 395 Seemeilen fast so weit von Swinemünde wie Pillau (210 Seemeilen), Danzig—Pillau sind 46 Seemeilen. Man glaubte zunächst dem Ostpreußenverkehr den zu erwartenden Umweg von vier bis fünf Stunden nicht zumuten zu können. Es wurde erwogen, mit den Lloyddampfern „Grille" und „Nymphe" von Pillau einen Anschlußverkehr nach Danzig herzustellen, so daß der Umweg zu Lasten Danzigs gegangen wäre. Die Fahrgeldeinahmen aus der ganzen Strecke Swinemünde—Danzig sollten zur Deckung der Kosten dieses Anschlußverkehrs dienen, dessen Zuschußbedarf hauptsächlich Danzig decken sollte. Doch der Plan war — auch angesichts der Wettbewerbswege — zu unnatürlich. Der Gedanke einer Danziger Kostenbeteiligung aber blieb und gab die Grundlage für weitere Verhandlungen. Ihnen im einzelnen nachzugehen, würde zu weit führen, so reizvoll es für den Eingeweihten sein mag, dem Wirken alter Bekannter auf den vielfältigen Wegen nachzuspüren, die schließlich allen Schwierigkeiten zum Trotz zum Ziele führten. Auch der Gedanke, zur Zeitersparnis Zoppot statt des Danziger Innenhafens anzulaufen, tauchte hier bereits auf.

Ende September schien es so weit zu sein: Reich, Preußen und Danzig waren einig, die Verhandlungen mit der Hamburg-Amerika-Linie und mit Braeunlich, die den Seedienst Ostpreußen (vergleiche erstes Kapitel) damals bedienten, schritten vorwärts. Da kam es zu einem neuen Konflikt: das Reich erneuerte den Vertrag mit der Reedergruppe nicht. Anfang Oktober wurde der Seedienst überhaupt eingestellt.

Streitpunkt war die Abschreibungsfrage. Die Reedereien kamen mit dem reinen Betriebskostenersatz nicht aus, seit der Seedienst eine Dauereinrichtung geworden war. Ihre Schiffe waren für den Seedienst so stark in Anspruch genommen, daß Instandsetzungskosten und Abschreibung auch von diesem Betriebszweige mitgetragen werden mußten. Die Verhandlungen wurden beiderseits mit logischen Argumenten, im Grunde aber im besten Sinne kaufmännisch geführt. Suchten die Reedereien — nun der Norddeutsche Lloyd aus der Wettbewerbsfahrt verschwunden war — höhere Preise zu erzielen, so suchten die Regierungsvertreter bei der schreckenerregenden Lage der Reichsfinanzen möglichst zu sparen. Die Ministerien glaubten schließlich, um nicht in den Preisen immer mehr hochgedrückt zu werden, es auf eine Machtprobe ankommen lassen zu können, und ließen die Verhandlungen auffliegen. Heute Zahlen zu nennen, wäre bedenklich. Die Preise für verschiedene Gegenstände haben sich in der Inflation so verschieden entwickelt, daß man jetzt über die Berechtigung der beiderseitigen Forderungen nicht mehr urteilen kann.

Die Forderungen der Behörden können aber nicht unberechtigt gewesen sein: Die Einstellung des Dienstes, das äußerste Mittel wirkte; man einigte sich: zum 8. Oktober 1922 wurde der Seedienst Ostpreußen über Neufahr-

waſſer aufgenommen. Danzig, das unter diplomatiſcher Vormundſchaft ſtand, konnte mit dem Reiche keinen Vertrag ſchließen; es verpflichtete ſich den Reedereien gegenüber für die Dauer des von dieſen mit dem Reich und Preußen geſchloſſenen Betriebsvertrages zur Zahlung eines Koſtenbeitrages. Preußen trug nur noch ein Drittel des Zuſchuſſes, da der Korridor und die Abtrennung Danzigs Folgen des Verſailler Dokuments ſeien, für das „das Reich" die Verantwortung trage! Ohne preußiſchen Zuſchuß konnte das Reich nicht vorgehen, weil Preußen Anſprüche an den Dienſt ſtellte und auch Einwendungen der ſüddeutſchen Länder zu befürchten geweſen wären.

Im Fahrplan wurde die für den Umweg über Neufahrwaſſer erforderliche Zeit durch frühere Abfahrt von Berlin und ſpätere Ankunft in Königsberg herausgeſpart.

1922 Okt.	1923 März			1922 Okt.	1922 Nov.
13.55	13.55	ab Berlin Stett. Bhf.	an	11.12	15.36
17.56	17.56	an Swinemünde Hbhf.	ab	7.32	9.30
18.21	18.39	an Swinemünde Seedienſtbahnhof	ab	6.40	9.10
18.45	18.45	ab Swinemünde (Schiff)	an	6.20	8.45
11.45	11.45	an Neufahrwaſſer	ab	13.20	15.45
12.45	12.45	ab Neufahrwaſſer	an	12.20	15.15
16.45	16.45	an Pillau	ab	8.20	11.15
17.50	17.20	ab Pillau	an	8.06	10.52
19.00	18.30	an Königsberg	ab	6.57	9.44

Die Anſchlußzüge führten auch die IV. Wagenklaſſe. Die Fahrpläne tragen Kennzeichen des Verſuchs. Die Liegezeit in Neufahrwaſſer iſt zu lang, der lange Übergang in Pillau zeigt Mißtrauen in die Pünktlichkeit der Schiffe. Der Kampf um ſpätere Abfahrt von Königsberg und frühere Ankunft dortſelbſt, um möglichſt viel Anſchlußzüge aus und nach der Provinz mitzunehmen oder zu erreichen, wirkt ſich aus.

Das Reichsminiſterium des Innern ſorgte für entgegenkommende Paßabfertigung des Danziger Verkehrs. Dabei mußte vor allem der Verkehr zwiſchen Oſtpreußen und dem übrigen Deutſchen Reich von jeder Kontrolle frei bleiben.

Propagandagedanken traten auf: dem Verkehrsminiſter wurde vorgeſchlagen, die erſte Fahrt ſelbſt mitzumachen, um den Danziger Senatsvertretern als deutſcher Miniſter in Neufahrwaſſer die Hand drücken zu können. — Der damalige Leiter des Miniſteriums lehnte ab. Er wollte ſich nicht auf die Linie feſtlegen, die ihm (nach den Akten) „nicht ſympathiſch" war. Es widerſtrebte ihm als Eiſenbahnminiſter, ſeinen erſten Beſuch in Oſtpreußen zu Schiff zu machen. So machten denn der Staatsſekretär der Waſſerſtraßenabteilung und Miniſterialrat Baur die Fahrt mit.

Der Vertrag mit den Reedereien ſah (einſchließlich Vergütung für die feſten Koſten wie Abſchreibung uſw.) eine Vergütung von 322 000 PM je Doppelfahrt vor, und zwar mit einer Gleitklauſel (Durchſchnitt aus dem Großhandels- und Lebenskoſten-Index). Danzig zahlte 50.000 PM je Doppelreiſe; im Laufe der Entwicklung wurde auch dieſer Satz aus Anlaß einer Steigerung der Danziger Hafenkoſten und ſpäter unter Anpaſſung an den Kohlenpreis erhöht.

Zur Verſtärkung der Verbindung auf täglichen Dienſt im Falle von Verkehrsbehinderungen im polniſchen Korridor waren die Reedereien nur in der Zeit vom 1. Oktober bis 1. April bereit. Im Sommer ging bei ihnen der Bäderverkehr nach Helgoland und Rügen vor! Das Reich war ſchwach und mußte ſich dieſe bedenkliche Lage gefallen laſſen. Die Fahrpreiſe wurden von den Reedereien nach Genehmigung des Miniſteriums feſtgeſetzt, ſie ſtiegen im Taumel der Inflation:

Swinemünde—Zoppot—Pillau

Oktober 1922	175,— PM
Januar 1923	1500,— PM
Februar 1923	3000,— PM

Ebenſo entwickelten ſich die Zuſchüſſe des Reichs (in Millionen PM):

Oktober 1922	10,4
November 1922	26,5
Dezember 1922	48,2
Januar 1923	61,2
Februar 1923	135,1
März 1923	178,4
April 1923 (vorl. Abrechnung)	175,4
Mai 1923 (desgleichen)*)	213,0

In der Geſchichte des Seedienſtes Oſtpreußen ſpiegelt ſich in dieſen und unendlich vielen anderen Tatſachen die ganze Furchtbarkeit des Jahres 1923. Das Jahr begann mit dem Ruhreinbruch der Franzoſen. Angeblich eine friedliche Zwangsmaßnahme! Würden andere Staaten ſich anſchließen und ein täglicher Dienſt über See nach Danzig und Oſtpreußen erforderlich werden? Erhöhte Fahrbereitſchaft! 13. Januar: Einbruch der Litauer ins Memelgebiet, das, durch das Verſailler Diktat dem Reiche genommen, als Zwergſtaat unter franzöſiſcher Bewachung auf die Entſcheidung der Botſchafterkonferenz über ſein endgültiges Schickſal wartete. Würde Frankreich für Recht ſorgen? Die franzöſiſche Beſatzung drückte ſich unter teilweiſe komiſchen Umſtänden. Rückwirkungen auf Oſtpreußen? — Die Einwirkungen der Geſchichte auf den Seedienſt ſollten von anderer Seite kommen. Wie

*) Die Zuſammenſtellung ſtammt aus den Akten; die Ergebniſſe verſchoben ſich im Laufe eines Monats dauernd, ſo daß die vorläufigen und endgültigen Zahlen ſich nicht vergleichen laſſen.

seinerzeit beim polnischen Einbruch in Oberschlesien (erstes Kapitel) gab es Kohlennot in ganz Deutschland. Der Reichskohlenkommissar mußte für wichtigere Zwecke die knappen Brennstoffzufuhren nach Swinemünde zeitweilig sperren. Man mußte sich zu helfen wissen, zum Teil wurde wieder englische Kohle gekauft. Schließlich wurde überhaupt keine ausgesuchte Bunkerkohle mehr, sondern nur Förder- oder Kleinkohle geliefert.

Obwohl der polnische Sichtvermerk alsbald nach Wiedereröffnung der Linie billiger geworden war, blieb doch für den Danziger Verkehr der Seeweg ein außerordentlicher Vorteil. Im Sommer wurde Zoppot angelaufen, was billiger war als Neufahrwasser. Sogar Fremdenverkehr nach Zoppot entwickelte sich — trotz oder wegen der Not? Wer sich jener Zeit noch erinnert, wird letzterer Lesart zuneigen. Die durch Geldsorgen und überhastete Arbeit zermürbten Menschen *mußten* einmal hinaus, um weiter arbeiten zu können. Wie viele aber kamen wegen der plötzlichen Preissteigerungen nur unter größten Schwierigkeiten nach Hause! Nur ein Beispiel aus dem Seedienst: Der Crefelder Männergesangverein hatte sich aus nationalen Gründen vorgenommen, eine Ostmarkenreise zu unternehmen. Vor Beginn der Rundreise war mit Braeunlich der Fahrpreis mit Gesellschaftsermäßigung auf 3000,— PM je Kopf festgelegt worden. Als einige Tage später in Swinemünde die Seereise angetreten werden sollte, betrug der Fahrpreis je Kopf 24 000,— PM (insgesamt 7,5 Millionen). Die ganze Konzertreise war in Frage gestellt; dabei waren in Danzig Unterkunft und Verpflegung verbindlich vereinbart! Braeunlich half durch Stundung des Restes, nicht ohne die Mißbilligung des Ministeriums zu finden. Wie sollte man sich bei solchen Geldverhältnissen noch verstehen!

Überhaupt die Ostmarkenfahrten! Der Ostgedanke setzte sich allmählich durch. Studenten, Schulklassen, nationale Jugendverbände beantragten wiederholt Fahrpreisermäßigungen unmittelbar beim Ministerium. Höchstinstanzliche Entscheidungen über derartige Einzelfragen waren auf die Dauer unmöglich. Man schloß sich der Regelung der Reichsbahn an. Bemerkenswert ist, daß aus Gründen der Verkehrserleichterung Braeunlich schon damals 75 v. H. Ermäßigung für Ostlandfahrten vorschlug. Man gewährte aber nur 50 v. H., diesen Satz jedoch in allen Fällen, in denen die Bahn überhaupt Ermäßigungen gab. Dieser einfache Grundsatz gilt im wesentlichen noch heute, wenn auch der Seedienst später weitgehend zur Schaffung eines eigenen Tarifsystems überging.

Reiseberichte stellten erhebliche Mißstände fest. Es war in Einzelfällen zu ernsten Überfüllungen des Dampfers „Bubendey" gekommen, der den Sommerverkehr allein bediente. Hunderte von Fahrgästen standen oft am Zoppoter Seesteg und wollten, mußten wohl auch abbefördert werden. Kapitän Koch — der Name verdient festgehalten zu werden — vertraute seinem technisch zuverlässigen Schiff und nahm sie mit. Polizeilich war das in höchstem Grade unzulässig. Die Reise wurde für Fahrgäste und Besatzung zur Qual. Der

bereisende Ministerialbeamte untersagte die Wiederholung solcher Fälle. Auch damals wurde wieder Dampfer „Kaiser" erwähnt. Die Größe der Aufgabe, die schon damals solche Schiffe erforderte, war aber noch nicht voll erkannt.

Zeitweise lag die Eisenbahnabfertigung in Swinemünde sehr im Argen. Der Kapitän wandte sich schließlich unter Umgehung aller Dienstwege unmittelbar ans Ministerium. Es mußte schnell Abhilfe geschaffen werden und wurde auch geholfen. Später hat Bahnhof Swinemünde alle ihm zufallenden, oft großen Aufgaben reibungslos bewältigt.

In Zoppot hatten die Fahrgäste sich angewöhnt, erst zur fahrplanmäßigen Abfahrtzeit am Seesteg zu erscheinen. Durch ihre Zollabfertigung ergaben sich Verspätungen. Hier trat wieder die Erscheinung auf, daß man zweifelte, ob es gebilligt werden würde, wenn die Abfahrtzeit rücksichtslos innegehalten wurde. Erst als die Kapitäne wußten, daß sie das Ministerium hinter sich hatten, führten sie den Fahrplan durch, und die Reisenden waren binnen kurzem zu rechtzeitigem Erscheinen erzogen.

Die Befassung des Ministeriums mit solchen Einzelheiten, wozu anfangs zahlreiche Streitfragen aus der sehr ins einzelne gehenden, mit preußischer Genauigkeit durchgeführten Abrechnung hinzutraten, mag vielen als ordnungsmäßiger Verwaltungsübung widersprechend erscheinen. Sie hat weittragende Folgen gehabt. Die Beamten, denen diese Verkehrsform zuerst neu war, haben daran das gelernt, was die Voraussetzung für spätere Absetzen von den Kleinigkeiten war, die Kenntnis der Details. Verkehrsbetrieb besteht nun einmal aus unzähligen Einzelheiten. Nur wenn sie alle wie die Moleküle des magnetisierten Eisenstabes in gleichem Sinne ausgerichtet sind, kann der ganze Betrieb richtig arbeiten und nach außen die wirtschaftliche und geistig-politische Wirkung ausstrahlen, die von ihm verlangt wird. So geriet der Seedienst — ohne deshalb steif oder unkulant zu werden — immer mehr in die Hand der Behörden. Die Reedereien entwickelten sich von dem Ausgangspunkt, daß sie das Risiko nicht tragen wollten und wohl auch nicht konnten, aus Betriebsträgern zu fachkundigen Beratern der Regierung. Daneben blieb die Gestellung erstklassiger Besatzungen, zunächst auch die Hergabe der Schiffe und Betriebsreserven, ihre Aufgabe.

Der amtliche Geschäftsgang hatte dann Nachteile, wenn der Dienstweg streng eingehalten wurde. Die eigensinnige Einschaltung der preußischen Ministerien, die einen unmittelbaren Verkehr des ostpreußischen Oberpräsidiums mit dem Reichsverkehrsministerium nicht dulden wollten, führte gelegentlich zu grotesken Umständlichkeiten. So schleppten sich Fahrpreisermäßigungsanträge Monate hin und kamen an die entscheidende Stelle erst, wenn die Reise schon durchgeführt sein sollte. Deshalb entwickelte sich — von den Gewohnheiten des Dienstverkehrs mit Danzig ausgehend — im Laufe der Jahre der Brauch, daß die Sachbearbeiter, wie sie hätten Ferngespräche führen können auch Privatbriefe miteinander austauschten, für die

ein Dienstweg nicht vorgeschrieben war. Die erst unter Adolf Hitler durchgeführte Reichsverwaltungsreform kündigte sich auf diesem kleinen Sondergebiet an. Zuständigkeitsstreitigkeiten blieben nicht aus. Persönliche Aussprachen der Referenten, die überall den anständigen Menschen und im Grunde sachlichen Arbeiter erkennen ließen, halfen darüber hinweg.

Der 21. August 1922 brachte eine wichtige Änderung: die Hamburg-Amerika-Linie zog sich zum 1. September aus dem Verkehr mit der Begründung zurück, Dampfer „Bubendey"*) habe sich als zu klein und ungeeignet für den Massenverkehr erwiesen; das schädige den Ruf eines so großen Unternehmens. Hauptsächlich die Überfüllungen, aber auch unbefriedigende Finanzergebnisse haben zu diesem Entschluß geführt.

Auf die Tariffragen wurde inzwischen von verschiedensten Seiten eingewirkt. Brachte einerseits der „Getreue Ekkehard" des Seedienstes, der nationale ostpreußische Reichsratsbevollmächtigte Freiherr von Gayl die ostpreußische Sorge zur Sprache, das Reich könnte durch zu hohe Fahrpreise den Seedienst „abwürgen" wollen, so beschwerte sich der Tilsiter Dampferverein andererseits, daß seine Binnenlinie Königsberg—Pillau—Frisches Haff—Kahlberg—Danzig, die ebenfalls national bedeutsam war, durch zu niedrige Preise des Seedienstes zwischen Zoppot und Pillau zum Erliegen kommen könnte**). In Danzig fand man die Seedienstpreise zeitweise „lächerlich gering". Man war in dieser internationalen Hafenstadt nicht so von allen normalen Preisvorstellungen entfernt wie im Reich. Am 1. Juni 1923 wurden die Preise für Swinemünde—Zoppot—Pillau auf 30 000 PM, für Zoppot—Pillau unverhältnismäßig hoch auf 20 000 PM festgesetzt, schon am 1. Juli auf 75 000 PM und 50 000 PM. Eine Bereisung ergab, daß die Reederei zur Deckung der von ihr in Zoppot und Neufahrwasser zu zahlenden Brückengebühr eine Sondervergütung von 500 PM von allen Danziger Fahrgästen erhob, was zu dem paradoxen Zustand, der sich lange gehalten hat, führte, daß der kürzere Weg von Swinemünde nach Zoppot etwas mehr kostete als der längere von Swinemünde über Zoppot nach Pillau.

Im August begann die Inflation sich dadurch totzulaufen, daß alle großen Zahlungsempfänger durch schnellste Preisanpassung sich den Opfern zu entziehen suchten, die der Staat durch seinen Notendruck von allen Inhabern stilliegender Außenstände und Guthaben zu erheben gewußt hatte. Bei den Verkehrsmitteln hieß dieser Sicherungsweg zunächst „Schlüsselzahl". Am 24. August 1923 empfahl die Reichsbahn dem Seedienst, für die Fahrpeise eine „Grundzahl" festzusetzen, die ungefähr „Friedenspreisen" entsprach. Diese

*) „Bubendey" gehört heute dem Norddeutschen Lloyd. Als „Glückauf" bedient er Nordseebäder.

**) Auf die Dauer liegt die Bedeutung dieser Linie im Verkehr mit Kahlberg und zwischen Königsberg und Pillau. Im Verkehr Königsberg—Danzig, der die doppelte Zeit wie der Seeweg erfordert, wird die Linie immer die Sache von Liebhabern bleiben, die der sehr malerischen Fahrt einen ganzen Tag opfern wollen.

ſollte im gleichen Maßſtab wie bei der Reichsbahn mit einer der Geldentwertung entſprechenden Schlüſſelzahl (am 1. September 1923: 600 000) vervielfältigt werden. Der Vorſchlag lautete auf 14 Mk als Grundzahl für die Strecken Swinemünde—Zoppot und —Pillau. Im Reichsverkehrsminiſterium hatte man zunächſt Bedenken, da die Vergleichskoſten des Weges nach Danzig auch Größen enthielten, die von der deutſchen Währung unabhängig waren. Am 15. September war das Tempo der Geldentwertung ſo raſend, daß ohne Schlüſſelzahl auch im Seedienſt nicht mehr auszukommen war. Man ging vorſichtig vor: Die Schlüſſelzahlen waren für Zoppot—Pillau 5 Mk und für den Verkehr beider Plätze mit Swinemünde 10 Mk. Am 17. September erſcheinen erſtmalig Nachrichten über bevorſtehende Schaffung einer „neuen Währung" in den Akten.

Auf der Ausgabeſeite traten ebenſo große Schwierigkeiten auf: Braeunlich mußte den Kaufpreis für Kohlen vorſtrecken, erhielt ſie ſo ſchnell wie möglich erſtattet, aber inzwiſchen war die Entwertung ſchon zu weit; Neubeſchaffung von Kohlen war der kleinen Firma mit dem inzwiſchen entwerteten Gelde nicht mehr möglich; auch eigene Mittel waren nicht verfügbar: ſchon im Auguſt hatte aus gleichem Grunde die Firma ihren eigenen Dampferdienſt nach Rügen einſtellen müſſen.

Man kann heute kaum noch verſtehen, wie der Staatsapparat überhaupt im Gange bleiben konnte; Verfügungen über Vorſchüſſe und Nachtragshaushalte löſen ſich in den Akten ab. Dabei blieb immer noch Zeit und Kraft übrig, um Verbeſſerungen von bleibendem Wert, wie die Möglichkeit des Verkaufs durchgehender Karten über See bis Berlin in Danzig auch außerhalb des NIEX-Fahrſcheinſyſtems (das nur für Schnellzüge galt), zu ſchaffen.

Ende September 1923 ſtand wieder einmal die Beibehaltung der Linie zur Erörterung. In einer Sitzung vom 24. September bejahte man die Notwendigkeit, den Seedienſt „als politiſche Linie" ohne Rückſicht auf Benutzung auch den Winter über aufrechtzuerhalten.

Kein Wort von Fremdenverkehr! Dafür erhielt aber der Oberpräſident von Oſtpreußen die Weiſung, in der dortigen Preſſe darauf hinzuweiſen, daß der Seeweg jetzt billiger ſei als der Landweg — alſo immer noch Fürſorge für den Verkehr a u s Oſtpreußen und Wettbewerb Reich gegen Reichsbahn.

Am 1. November 1923 gibt es „Goldfahrpreiſe"; wertbeſtändige Zahlungsmittel — es gab deren die verſchiedenſten, meiſt an Sachwerte oder fremde Währung abgelehnte — wurden in Zahlung genommen. Für Papiermark galt ein täglicher Umrechnungsfaktor. Danzig hatte ſchon ſeine feſte Währung. Mit ungläubigem Staunen hat der Verfaſſer damals zum erſten Male wieder richtiges Hartgeld künſtleriſcher Prägung geſehen, das ein Beamter aus Danzig mitbrachte. Es wurde von Hand zu Hand herumgereicht. Am 3. November wurde der Danziger Zuſchuß an die Reedereien auf engliſche Pfunde oder Danziger Gulden umgeſtellt. Neue Rechenkunſtſtücke erforderte die Arbitrage Danzig—Berlin (Pfund gegen Dollar). Die Währungsſchwie-

rigkeiten waren im Zeitpunkt der Umstellung vielleicht am größten: der Notendruck lieferte kein Geld mehr, Steuern kamen noch nicht, Fahrgeldeinnahmen waren nicht nennenswert. Es war die Zeit, in der die Finanzverwaltung den folgenschweren Schritt des Übergangs zur Steuervorauszahlung tun mußte. Mehr als einmal hatte die Stettiner Regierungshauptkasse kein Geld, obwohl die Mittel „haushaltsmäßig zur Verfügung standen"! Eisern setzte sich die Wirklichkeit durch. Am 14. Dezember 1923 mußte man sich entschließen, zum 6. Januar 1924 den Seedienst einzustellen und den Vertrag mit der allein übrig gebliebenen Reederei Braeunlich einstweilen nicht zu erneuern. Dem Oberpräsidenten von Ostpreußen wurden die Zahlen des ostpreußischen Verkehrs vorgehalten. Sie betrugen (in Köpfen):

Monat	Reise	ostwärts	nach Westen
Oktober	1	33	13
	2	11	15
	3	17	12
	4	9	10
	5	7	10
	6	18	8
	7	6	31
	8	9	9
	9	8	21
November	1	10	4
	2	4	4
	3	2	3
	4	8	2
	5	4	2
	6	3	4
	7	3	5
	8	2	2
	9	4	4

Diese Zahlen waren erschütternd. Ob man es anerkennen wollte oder nicht: neben der Not der Zeit prägte sich das Wesen des Seedienstes als „Saisonverkehr" unerbittlich aus. Wesentlich stärker, aber zum Schluß finanziell auch nicht mehr lebensfähig, war der durch den polnischen Sichtvermerk auf die See abgedrängte Danziger Verkehr: Stichzahlen einzelner Wochen ergeben folgende Durchschnittsergebnisse:

1923 Woche	Swinemünde—Danzig	Danzig—Pillau	Pillau—Danzig	Danzig—Swinemünde
29. Juli bis 4. August	525	172	113	230
23. bis 29. September	177	72	107	183
28. Okt. bis 3. Nov.	93	46	71	68
11. bis 17. November	50	40	40	42

Schon am 23./24. Januar 1924 war Ministerialrat Baur wieder in Danzig, wo man alles tat, um den Verkehr über den freien Seeweg wieder in Gang zu bringen. In gemeinsamer zäher Arbeit wurden die verschiedensten Verbilligungsmöglichkeiten für die Betriebsführung herausgesucht und gefunden. Die Fahrpreise wurden auf 15,— RM für die lange und 7,50 RM für die kurze Strecke festgesetzt. Dazu kam in Danzig 1,— RM, bald 0,50 RM Kaigebühr. Reich und Preußen übernahmen von den auf 44 000 RM geschätzten Monatskosten 9 000 RM. Den Rest der Zuschußkosten (man erwartete in den ersten Monaten nur 15 000 RM Einnahmen) und die Danziger Hafenkosten übernahm Danzig; seine Aufwendungen sollten im Sommer aus den dann zu erwartenden Überschüssen abgedeckt werden: Deutschland, durch die Währungsbefestigung voll zum Bewußtsein seiner Armut gekommen, mußte sich von dem kleinen Danzig die Kosten des Seedienstes Ostpreußen zum größten Teil vorschießen lassen! Die Zahlung eines höheren Zuschusses benutzte Danzig, um die dortige Niederlassung des Norddeutschen Lloyd wieder in die Abfertigung der Seedienstschiffe einzuschalten, eine Maßnahme, die sich in der folgenden langjährigen Zusammenarbeit als höchst segensreich erweisen sollte.

Es gehörte zu dem Vertragswerk ein starker Glaube an die Zukunft des Seedienstes, besonders auf Danziger Seite; ein Glaube, der nicht zuletzt auf der Bedeutung aufbaute, die der Seedienst einmal für den Fremdenverkehr des Deutschen Ostens erlangen sollte. Für den 15. Februar, rechtzeitig vor Beginn der damaligen Königsberger Frühjahrsmesse, war der Wiederbeginn des Seedienstes beabsichtigt; ein paar Tage aber behinderte noch Eis die „Hertha". Dann kam der Verkehr wieder in Gang. Polen, das die Stillegung zur Erhöhung des Preises seines Durchreisesichtvermerks auf 100 Goldmark benutzt hatte, ging mit der Gebühr sofort auf 10 Goldmark zurück. Deutlicher konnte die „mittelbare Rentabilität" des Seedienstes nicht beleuchtet werden.

Monatelange Überlegungen führten — nach Ausscheiden des langsamen „Bubendey" — schließlich zu folgendem verbessertem Fahrplan:

13.55	ab	Berlin Stettiner Bhf.	an	10.18
18.39	an	Swinemünde Hafen	ab	6.30
19.00	ab	Swinemünde Hafen	an	5.30
11.00	an	Neufahrwasser	ab	13.00
11.45	ab	(im Sommer Zoppot)	an	12.45
15.45	an	Pillau	ab	8.45
16.10	ab	Pillau	an	8.24
17.21	an	Königsberg Hbhf.	ab	7.10

Wesentlich ist die (im Grundsatz beibehaltene) frühe Ankunft in Swinemünde, die dem Bedürfnis nach einem nutzbaren Tage in Berlin Rechnung trug. Sie war damals nur zu erreichen unter Opferung der Früh-

anſchlüſſe aus der Provinz in Königsberg, was vom oſtpreußiſchen Oberpräſidium ſehr beklagt wurde. Die Verkehrszahlen zeigten allerdings, daß die Intereſſen des auf dem Landwege ſehr erſchwerten Danziger Verkehrs vorzugehen hatten. — Oſtwärts verſuchte man durch frühere Ankunft in Pillau Anſchlüſſe nach der Provinz zu gewinnen.

Einſchneidender waren die ſtaatlichen Geſichtspunkte, die in den Beſtrebungen, den Verkehr durch Tarifmaßnahmen auszubauen, immer mehr in den Vordergrund traten. Die Währungsgeſundung führte dabei zu einer Klärung vieler für die Zukunft entſcheidenden Fragen. So wurde am 22. März 1924 der Grundſatz (der heute noch gilt) ſcharf herausgearbeitet, daß es nicht Aufgabe des vom Reich unterſtützten Seedienſtes ſein könne, durch Unterbietung der Reichsbahn (alſo Reich gegen Reich) Fahrgäſte zu gewinnen. Die Preisgleichheit beider Wege wurde Anfang März durch die 36prozentige Erhöhung der Reichsbahnperſonentarife hergeſtellt. Wieder auf Danziger Anregung geſchah im Zuſammenwirken mit der Reichsbahn in dieſem Sommer der erſte Schritt zu wirklicher Fremdenverkehrsförderung: die Einſchaltung des Seedienſtes in den Ferienſonderzugverkehr durch tarifariſches und fahrplanmäßiges Zuſammenwirken. Sonderleiſtungen waren nicht möglich, da nur ein Schiff verfügbar; ſo blieb übrig, für eine beſtimmte Seereiſe in einem paſſenden Ferienſonderzug von Berlin nach Swinemünde etwa 200 Plätze freizuhalten und für dieſe Reiſenden ermäßigte Fahrpreiſe zu gewähren. Dieſes Verfahren blieb bis zur Tarifreform von 1928 (ſiehe viertes Kapitel Seite 70).

Mitte September beging man eine tarifariſche Verzweiflungstat, um dem herbſtlichen Verkehrsabfall entgegenzuwirken: Ermäßigung des Langſtreckentarifs auf 7,50 RM, des Tarifs Pillau—Zoppot auf 4,50 RM.

Andere Regierungsmaßnahmen wirkten aller Verkehrsförderung wieder entgegen. Das Reich mußte ſeine junge Währung gegen die hemmungsloſe Auslandsſucht vieler Deutſcher zu ſchützen ſuchen. Es wurde eine „Ausreiſegebühr" von 500,— RM erhoben. Im September wurde ſie durch einen ſteuerlichen Unbedenklichkeitsvermerk für 10,— RM erſetzt. Beide Maßnahmen drohten Danzig völlig vom Beſuch Reichsdeutſcher (außer der auf Sonderausweis fahrenden Oſtpreußen) abzuſchließen. In mühevollen Verhandlungen wurde nach „berufungsloſen" Auswegen geſucht, wobei beſonders darauf geachtet wurde, daß Schreibwerk und Überwachung nicht das wieder verdarben, was man hatte gutmachen wollen. Der Grundſatz bei den Auswegen beſtand meiſt darin, daß der Seeweg — der darin ſeine politiſche Bedeutung immer von neuem bewies — zur unbeſchränkten Ausreiſe freigegeben wurde, nachdem Danzig verfügt hatte, Reichsdeutſche ohne die vom Reich vorgeſchriebenen Sondergenehmigungen an der Ausreiſe nach dritten Ländern über die Land- oder Seegrenze zu hindern. Die Eigenſtaatlichkeit Danzigs und ſeine auf preußiſchem Boden gewachſene zuverläſſige Verwaltung berechtigten zu ſolchem Vertrauen.

Ein Gutes hatten diese Schwierigkeiten: sie richteten die Gedanken der verantwortlichen Beamten immer wieder auf die Notwendigkeit, dem deutschen Osten und besonders Danzig auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs zu helfen.

Alle Fahrpläne, Tarife und Erleichterungen mußten in amtlicher Form und mit dem Bestreben, den Verkehr zu fördern, von einer Stelle aus veröffentlicht werden: So kam das Reichsverkehrsministerium allmählich in die aktive Verkehrswerbung hinein. Ein Zufall half dabei, da der neue Sachbearbeiter für den Seedienst Ostpreußen zugleich Pressereferent wurde. Diese Tätigkeit bot zahlreiche Möglichkeiten für einen durch bürokratische Vorschriften nicht gehemmten Umgang mit der Außenwelt, der dem Seedienst in vieler Hinsicht zugute kam. — Zuerst wurden mancherlei pressetechnische und vor allem psychologische Fehler gemacht. Die daraus folgenden Beschwerden blieben nicht ohne segensreiche Wirkung. Man lernte allmählich. Man kümmerte sich um Faltblatt- und Aushangwerbung, man drängte bei den Reedereien auf eigene Werbemaßnahmen, auch auf Einzelwerbung, man wunderte sich, wenn auf irgend einer Ausstellung der Seedienst nicht zu finden war, und fand Wege, um ihn zum selbstverständlichen Bestandteil aller einschlägigen Veranstaltungen zu machen. Man arbeitete schließlich den Grundsatz heraus, daß die Reedereien bei allen Werbemaßnahmen ihres eigenen Betriebes auch den Seedienst herausstellen mußten. Man kümmerte sich um die Betriebsführung und sorgte (schon 1924!) dafür, daß neben dem eleganten Essen auf den Schiffen auch ein Eintopfessen als „Mittelstandsgericht" zum Verkauf gestellt wurde (damals für 1,— RM). Man lernte die Volksschichten, aus denen die Reisenden stammten, näher kennen: Es fiel auf, wie hoch der Anteil von Frauen und Kindern war. Man freute sich selbst an der Schönheit der Seefahrt und erfuhr, daß *dies*, nicht der billigere Preis der Anlaß für viele war, über See zu fahren. So setzte sich der Gedanke, der künftig die Entwicklung des Seedienstes Ostpreußen beherrschen sollte, allmählich in den beteiligten Beamten durch.

Auf alle Einzelheiten der nun unter gesünderen Verhältnissen wieder einsetzenden gemeinsamen Kleinarbeit zum Ausbau und zur Verbesserung der Verbindung wollen wir hier nicht eingehen. Die allmählich steigende wirtschaftliche Zuversicht im Zusammenwirken mit unaufhörlichem Drängen aus Danzig und Ostpreußen auf dauerhafte und wirksame Gestaltung des Seedienstes führte aber zu wichtigeren Verhandlungen: der Gedanke zunächst eines eigens für den Dienst zu bauenden Sonderschiffs tauchte auf.

Vierter Abſchnitt

Mit eigenen Schiffen*)

Die Bände 11 und 12 der Seedienſtakten wieder einmal zu leſen, weckt Erinnerungen an dramatiſch geſpannte Sitzungen, Hoffnungen, Enttäuſchungen, gegenſeitiges „Aushungern". Eine Fülle von Vertragsentwürfen ſind auf das bunteſte durchgebeſſert und immer wieder verworfen worden.

Danzig hatte den Wunſch, den Norddeutſchen Lloyd im Seedienſt Oſtpreußen zu ſehen. Schon bei ſeinem finanziellen Einſpringen Anfang 1924 hatte es zur Bedingung geſtellt, daß Braeunlich die Vertretung ſeiner Schiffe in Zoppot—Neufahrwaſſer der aus der Geſchichte der Schiffsverbindungen Swinemünde—Danzig und Danzig—Libau bekannten Danziger Niederlaſſung des Norddeutſchen Lloyd, einer ſelbſtändigen Aktiengeſellſchaft, übertrug. Auf die Dauer wollte Danzig überhaupt nur mit dem Norddeutſchen Lloyd zuſammenarbeiten. Preußen dagegen trat für die preußiſche Reederei Braeunlich ein. Das Reich ſuchte die verſchiedenen Partner zu einigen und eine ſparſame, aber techniſch leiſtungsfähige Verbindung zu ſchaffen.

Ausgangspunkt war, daß Braeunlich zum Ende Dezember 1924 kündigte, weil ihm die bisherige Vertragsform zu hohe Verluſte eingetragen hätte. Vor allem war er nicht bereit, gerade in der Hauptreiſezeit ein anderes Schiff als ſeinen alten, wegen ſeiner Keſſel nur noch für ein Jahr fahrberechtigten Raddampfer „Freia" einzuſetzen, da der angeſtammte Rügendienſt ſeine guten Dampfer „Odin" und „Hertha" voll in Anſpruch nahm, ſollte nicht ein gefährlicher Wettbewerber ſich in dieſer wirtſchaftlichen Grundlage der Firma feſtſetzen.

Danzig und der Norddeutſche Lloyd hatten inzwiſchen im März in Bremen über das Eintreten dieſes Weltunternehmens in die Linie mit Hilfe einer G. m. b. H. und eines eigens für den Dienſt zu bauenden Schiffes verhandelt. Optimiſtiſch, wie die Danziger Fachkreiſe damals waren, hofften ſie auf eine Form, in der ſich der Seedienſt auf die Dauer geldlich ſelbſt tragen würde. Bis zur Fertigſtellung des Neubaus ſollte einer der Seebäderdampfer des Lloyd („Roland" gab es noch nicht!) die Verbindung aufrechterhalten. Praktiſch wäre das auch auf den Einſatz eines alten Raddampfers hinausgekommen. Braeunlich, der wegen mehrjähriger Betriebsführung moraliſch in der Vorhand war, verlangte mit Erfolg Verhandlungen auf entſprechender

*) Vgl. Ebhardt: Tarifpolitik als Volksdienſt; „Deutſcher Wille", Jahrbuch 1932.

Grundlage. Hatte der Lloyd Kohlenersparnisse von 50 v. H. durch einen modernen Dampfer angeboten, so wies Braeunlich überzeugend nach, daß der neue Dampfer durch seinen höheren Wert (man rechnete zunächst mit 1,2 Millionen RM) und durch entsprechend höhere Aufwendungen für Verzinsung, Tilgung und Versicherung doch teurer sein mußte. Der Dienst mußte aber auf die Dauer — man verhandelte für 15 Jahre — sichergestellt werden. Der Lloyd gab der kleineren Firma den Vortritt, ließ aber die Vorteile durchblicken, die er glaubte bieten zu können und unter denen neben einer — nicht unzweifelhaft — günstigeren Selbstkostenschätzung der den Weltruf des Unternehmens begründende „Lloydgeist" und das weltumspannende Vertretungsnetz am schwersten wogen. Kostenmäßig — der Gedanke, daß ein kaufmännischer Betrieb „ohne Gewinn" arbeiten wollte, war zu unnatürlich, um entscheidend zu wirken — stellten sich schließlich die Angebote beider Firmen vor der ruhigen Nachrechnung gleich; die Reserve- und Verstärkungsschiffe, die der Lloyd aus seinem Seebäder- und Tenderdienst anbieten konnte, erreichten aber nicht die Leistungsfähigkeit von „Odin" und „Hertha". Den Gedanken, er solle für das vom Lloyd mit Reichsdarlehen zu bauende Schiff die Reserven stellen, wies Braeunlich als kränkende Zumutung des Lückenbüßertums weit von sich. Schließlich vertrugen sich beide Reeder unter sich, denn auch der Lloyd glaubte nun nicht mehr an Rentabilität und war zum mindesten nicht geneigt, Verlustgefahren aus dem Seedienstbetriebe auf sich zu nehmen; auf der Gegenseite ließ die Einigkeit zu wünschen übrig. Danzig zog sich aus den Verhandlungen zurück; erst eine viel spätere Zeit sollte zeigen, daß dieser Schritt Präsident Dr. Sahms nicht nur unschädlich, sondern vielleicht sogar von höherer Warte gesehen richtig war. — Es wiederholte sich das alte Spiel: am 31. Dezember 1924 war wieder einmal unvermittelt Schluß mit dem Seedienst. Verhandlungen mit der Reichsbahn und anderen Reedereien wurden angeknüpft. Dabei wurde man sich darüber klar, daß die gerade im Sommer unlösbare Reserveschiffsfrage zur Beschaffung von zwei Schiffen nötigte. Zunächst dachte man an ein Sommer- und ein kleineres Winterschiff. —

Bald rührten sich — schon infolge der Notwendigkeit eines Behelfsverkehrs für 1925 — allerhand Kräfte. Man verhandelte wieder im alten Kreise und suchte neue Wege. Zeitweilig wurde der Gedanke verfolgt, daß die Reedereien alle Betriebsunkosten in einer Summe ersetzt bekommen, aber für den Dienst ihres einzuwerfenden Kapitals zur Hälfte auf einen hohen Anteil an den naturgemäß schwankenden und mit voller Absicht *nicht* gewährleisteten Einnahmen, und zur anderen Hälfte auf eine im Ergebnis ebenso hohe Kopfprämie verwiesen werden sollten.

Man hoffte so, ihnen die Tarifpolitik überlassen zu können. Die nach den Einnahmen bemessene Vergütung hätte die Reedereien veranlaßt, mit den Tarifen nicht zu schleudern; die Kopfprämie sollte sie bewegen, durch billige Ausnahmetarife zusätzlichen Verkehr heranzuziehen. So sollten sie von

selbst dem allmählich — wie der Schatz im Acker des Märchens — immer klarer herauswachsenden verkehrspolitischen Ziel des Reichsverkehrsministeriums genügen: „zur Hebung des deutschen Geistes im Osten" (Schreiben vom 29. November 1924) Menschenmassen in Bewegung zu setzen. Aber der nun auch vom Lloyd ebenso wie von Braeunlich immer wieder hartnäckig vertretene Gedanke der völligen Gefahrlosigkeit für die Reedereien zerschlug alle Versuche des Verkehrsministeriums, durch pauschalierte Abgeltungsformen von der ins kleinste gehenden Einzelabrechnung und damit der tatsächlichen Verantwortung für die gesamte Betriebsführung loszukommen und die Reedereien auf Gedeih und Verderb am selbständigen Aufbau des Seedienstes Anteil nehmen zu lassen.

Die so entstehende Lage haben die Reedereien in ihren notwendigen verkehrspolitischen Folgerungen kaum zu Ende bedacht: dadurch, daß die Behörden über die Höhe jedes Ausgabenpostens, bis zum Tauende und Pinsel, über jede Tarifbestimmung, die die Verkehrsstärke und Zufriedenheit der Reisenden beeinflussen konnte, bis zur Preisliste der Schiffswirte, zu befinden hatten, weil tatsächlich die ganze finanzielle und verkehrliche Verantwortung bei ihnen lag, schließlich dadurch, daß die Schiffe aus Reichsmitteln und als Reichseigentum*) gebaut, unterhalten und weiterentwickelt wurden, erwachten in den Beamten, denen genau so wie den Berufsreedern die Freude am schöpferischen Wirken im Blute lag, Lebenskräfte, die zu Taten und zur Aufbauarbeit drängten und im Laufe der Jahre den Reedereien bei voller Ausnutzung ihrer Erfahrungen und ihres erstklassigen Personals die eigentliche Führung des Betriebes doch mehr und mehr aus der Hand nahmen. Das Gesetz, nach dem der Seedienst Ostpreußen angetreten war, zeigte Aufgaben, die ständig zu wachsen schienen: Deutsche Seegeltung in der östlichen Ostsee und Ostpolitik!

So wurden denn alle Gedanken von G. m. b. H., Reichsdarlehen und Reedereieigentum an den Neubauten nacheinander fallen gelassen. Es kam wieder ein reiner Abrechnungsvertrag heraus, der so weit ging, daß die Reedereien, die von allem die Gestellung der Besatzungen und Reserve-, notfalls Verstärkungsschiffe sowie jede Vertretung der „Regierungen" (des Reichs und von Preußen) den Reisenden gegenüber auf sich nahmen, sich für jede Gefahr und Haftung versicherten, und zwar auf Kosten des Reichs! Nach dem so entstehenden Vertrage konnten die Regierungen dem Dienst praktisch jede beliebige Form und Ausdehnung geben, was nie hätte verlangt werden können, wenn die Reedereien mit einer bestimmten Summe ihre Unkosten hätten decken müssen. Die Ausdehnung des Dienstes nach Memel, nach Kiel und Travemünde, schließlich nach Helsinki, die planmäßigen Opfer, um einen Herbstverkehr nach Osten durch erhebliche Vorleistungen der Seestrecke in

*) Ursprünglich preußisches Miteigentum, das aber von keinem Einfluß auf die Entwicklung war.

Gang zu bringen, alles dies war erſt möglich infolge der faſt unbeſchränkten Herrſchaft über die Ausgabenſeite, die die Reedereien dem Reiche ſelbſt zugeſchoben hatten.

Dieſer Vertrag wurde nach immer erneuter beiderſeitiger Prüfung und gemeinſamer Umgeſtaltung endlich im September 1926 abgeſchloſſen, als die beiden Motorſchnellſchiffe „Hanſeſtadt Danzig" und „Preußen" ſchon im Betriebe waren. Nur zu einem kleinen Teil trugen die Reedereien nun noch ein Riſiko: zur Deckung der Büro- und Allgemeinkoſten geſtanden Reich und Preußen den Reedereien aus den Einnahmen 10 v. H. Vergütung zu, daneben übertrugen ſie ihnen die Einnahmen aus der Vermietung der Bettplätze und Liegeſtühle und aus der Verpachtung der Schiffswirtſchaften. Dieſe Gebiete ſchienen behördenmäßiger Einwirkung damals noch zu fern zu liegen.

Um die weitere Entwicklung des in ſeinen Einzelheiten für den Außenſtehenden nicht belangreichen Seedienſtvertrages hier gleich anzuknüpfen, ſei erwähnt, daß das Reich nach einigen Jahren den Vertrag kündigte und zu ſeinen Gunſten änderte. Die maßgebenden Reichsſtellen verlangten hier wie bei allen Vermögensgegenſtänden des Reichs die „Selbſtverſicherung". In der rieſigen Reichsverwaltung muß ſtändig mit bald hier, bald da auftretenden kleineren und größeren Schäden gerechnet werden; ein ſo großer und vorſichtig gehandhabter Haushalt wie der des Reichs enthält Reſerven genug, um plötzlich auftretenden Anforderungen nach Inſtandſetzungs- und Erſatzbaukoſten ſchnell entſprechen zu können. Den Reedereien mußte dabei zugeſichert werden, daß ihnen aus der Selbſtverſicherung kein unmittelbarer Schaden entſtehen ſollte. Ferner übernahmen Reich und Preußen, die ſich 1926 ſchon die Gepäck- und Frachteinnahmen geſichert hatten, auch Einnahmen aus den Bettplätzen zunächſt in Form eines Zuſchlages, der aber verkehrshemmend wirkte. Später übernahm das Reich auch dieſe Einnahmepoſten ganz und verfügte ſeitdem praktiſch über alle Einnahmen aus dem Seedienſtbetrieb, außer aus der Vermietung der nicht reichseigenen Liegeſtühle und Hängematten und aus der Wirtſchaftsverpachtung. Dieſe Quellen verblieben auch jetzt den Reedereien, weil ſo am beſten ein Intereſſe der Reedereien an einem hochwertigen, tüchtig geleiteten Wirtſchaftsbetriebe gewährleiſtet war. Da Fahrgeld und Bettplatzmiete ſich in der Wirkung ergänzen, erleichterten die Änderungen die Tarifpolitik. Zu den Inſtandhaltungs- und Fortbildungskoſten der Wirtſchaftsräume und -einrichtungen leiſten ſeitdem die Reedereien aus ihren Pachteinnahmen Beiträge in begrenzter Höhe. An ſparſamer und erfolgreicher Arbeit ſind ſie durch den § 24 des Vertrages intereſſiert. 10 v. H. des Betrages, um den der jährliche Regierungszuſchuß unter 6,50 RM je Kopf des beförderten Fahrgaſtes bleibt, geht als Wirtſchaftlichkeitslohn an die Reedereien. Kapitäne und leitende Ingenieure erhielten eine Ölſparprämie, hoch genug, um einen ſparſamen Betrieb zu ſichern, und doch nicht ſo hoch, daß etwa Öl auf Koſten der Pünktlichkeit geſpart worden wäre.

Schwierige Verhandlungen gab es wieder 1933, als das erste Jahr der nationalsozialistischen Staatsführung den Lohn für die planmäßige Ausrichtung des Seedienstes auf Ostland- und Jugendfahrten in Gestalt eines so überwältigenden Verkehrsstroms erbrachte, daß ohne alsbaldige Hinzunahme eines dritten Schiffes die Aufgaben nicht mehr erfüllt werden konnten. Bis zum Bau eines dritten reichseigenen Schiffes kam dafür aus der deutschen Handelsflotte nur Dampfer „Kaiser" in Frage. Dem förmlichen Einwand von Lloyd und Braeunlich, sie hätten nach dem Vertrage ein ausschließliches Recht auf den Betrieb des Seedienstes Ostpreußen, wurde der höhere Gedanke des staatlichen Rechtes auf Bestimmung über den Umfang entgegengehalten, in dem die Regierung nach pflichtgemäßem Ermessen die von dem politischen Geschehen her an sie herangetragenen Aufgaben erfüllen will. Die Vergütung an die Reedereien wurde aber auf bis zu 12,5 v. H. der — mit der Verkehrssteigerung wachsenden — Einnahmen erhöht. — Nachdem die Hapag einmal der Reedereiarbeitsgemeinschaft „Seedienst Ostpreußen" beigetreten war, ergab später die Eingliederung der Dampfer „Tannenberg" und „Marienburg" keine Schwierigkeiten. Dampfer „Kaiser", der auch nach Betriebsaufnahme der „Tannenberg" noch nicht entbehrt werden konnte, wurde nunmehr vom Reich außervertraglich gechartert, seine Einnahmen und Kosten wirkten auf die Vergütungen an alle drei Reedereien zurück. Die zwischen den drei Reedereien allmählich erwachsende Kameradschaft führte dazu, daß diese unter sich die ihnen zustehenden Einnahmen aus Verpachtung und Vermietung gleichmäßig verteilten. Dadurch wieder kam das Reich in die Lage, ein einzelnes Schiff in einem zunächst schwachbenutzten Zweige wie dem Finnland—Ostpreußendienst einsetzen zu können, ohne daß der Einnahmeausfall eine Reederei allein in voller Höhe belastet hätte.

Voller allseitiger Zufriedenheit wird ein solcher, im Wege des Kämpfens und Aushandelns entstandener Vertrag nie begegnen. Vollkommenes ist im Wirtschaftsleben nicht denkbar. Der Seedienstvertrag, ein Dienstvertrag, der wenn überhaupt eine der geprägten Rechtsformen des geschriebenen Seerechts angewendet werden soll, den Reedereien annähernd die Stellung eines „Ausrüsters" gibt (§ 510 HGB), muß als im Wechsel der Zeiten bewährt beurteilt werden. Er paßte in die Not der Schrumpfjahre 1931/32 ebenso, wie in das stürmische Aufblühen des Verkehrs unter Adolf Hitler; er erlaubte dem Reich, mit dem vorhandenen und mit dem dazu gemieteten Schiffsraum seine politischen Ziele zu verfolgen; aus der 200 Seemeilenstrecke Swinemünde—Pillau wurde die fast 1000 Seemeilen lange Strecke Kiel—Helsinki, auf der zeitweise 11 Häfen (Kiel, Travemünde, Warnemünde, Binz, Swinemünde, Zoppot, Pillau, Memel, Libau, Reval, Helsinki, in anderen Jahren auch Arensburg [Oesel] und Riga) bedient wurden. Daß in Jahren mit großen Kosten, wie sie die Erprobungen und Kinderkrankheiten des Dampfers „Tannenberg" oder die Erneuerungs- und Klassifizierungsarbeiten an den allmählich älter werdenden anderen Schiffen vorübergehend ergaben, die Reede-

reien mit der Wirtſchaftlichkeitsvergütung (§ 24) nicht zufrieden waren, mußte hingenommen werden. Das war im Grunde Reederſchickſal. Mag man auch mit Recht Einzelheiten an dem Vertrage bemängeln; im ganzen hat die zum Teil noch heute den Wortlaut von 1920 tragende Geſtalt des Vertrages ſich bewährt.

Iſt ſchon das Vertragsverhältnis der Reedereien zum Reich (Dienſtvertrag anſtatt echter Reedertätigkeit auf eigene Rechnung und Gefahr) eine beſondere Erſcheinungsform, ſo iſt das Verhältnis zwiſchen Reich, Reedereien und Hafenvertretungen erſt recht eigenartig. Immer wieder treten in der Geſchichte des Seedienſtes ſeine Hafenvertretungen im Oſten, Meyhoefer-Königsberg und Norddeutſcher Lloyd-Danzig handelnd hervor. Dabei haben niemals Vertragsbeziehungen zwiſchen ihnen und dem Reiche beſtanden. Aber wir wiſſen aus den beiden erſten Kapiteln, daß Konſul O. Haslinger i. Fa. Meyhoefer und Direktor Grube vom Norddeutſchen Lloyd-Danzig als die Väter des Seedienſtgedankens gelten können. Jedesmal, wenn die Vertragsbeziehungen zwiſchen dem Reich und den Reedereien abriſſen, liefen wichtige Wiederanknüpfungsfäden über Haslinger und Grube. Waren beide im ſtrengen Rechtsſinne nichts anderes als Schiffsmakler und Fahrkartenverkaufsſtellen im Dienſte der ſie jeweils damit beauftragenden Reedereien, ſo hatte im Laufe der Jahre ihre Tätigkeit doch eine ſolche Bedeutung erlangt, daß der Staat daran nicht vorbeigehen konnte. Die eigenartige Stellung dieſer Firmen (wie mit der Zeit auch anderer Vertretungen des Seedienſtes) beruhte geſchäftstechniſch auf der Verbindung von Schiffsmakler und Reiſebüro, auf der Betreuung nicht nur der Reeder und Schiffe, ſondern auch der Reiſenden. Dabei haben die Sonderverhältniſſe des Deutſchen Oſtens zu neuartigen Geſchäftsformen geführt: während gemeinhin die Tätigkeit von Reiſebüros darin beſteht, daß ſie Reiſeluſtige am Firmenſitz bei Reiſen in die Ferne betreuen, haben die Oſtvertretungen des Seedienſtes, vor allem Meyhoefer, ſich die Betreuung von Reiſenden aus dem Rumpfreich nach Oſtpreußen und Danzig, ſpäter auch Memel, zur Aufgabe gemacht, da der Oſten als Neuland des Reiſeverkehrs von anderen Reiſebüros vielfach vernachläſſigt wurde. An die vom Seedienſt durch einen beſonderen — auch für andere Reiſeunternehmer offenen — Tarif geförderten Meyhoeferſchen Pauſchal-(Gutſchein)reiſen „Ins ſchöne Oſtpreußen" ſei hier erinnert.

Die Aufbauverdienſte der Firmen wurden vom Reiche dadurch anerkannt, daß Meyhoefer — urſprünglich nur Vertretung der Hamburg-Amerika-Linie — dank Einwirkung des Oberpräſidiums und des Reichsverkehrsminiſteriums die Seedienſtvertretung als Makler und Generalagentur für Oſtpreußen auch behielt, als Braeunlich und ſpäter der Norddeutſche Lloyd-Bremen den Betrieb übernahmen. Dies hatte zur Folge, daß der Lloyd der Firma ſein Vertrauen auch für ſeine Großſchiffahrt übertrug. Ähnlich trat, wie wir ſahen, Danzig für den dortigen Norddeutſchen Lloyd ein. Dieſes Eintreten der Behörden für die Hafenvertretungen nötigte zur Begrenzung

der den Firmen zu zahlenden Vergütungen, die schließlich unter Würdigung aller Umstände vom Reich mehr oder weniger autoritär festgesetzt wurden. Das führte zur Ausarbeitung einheitlicher „Hafenvertretungsverträge", die aber nicht das Reich, sondern die Reedereiengemeinschaft mit den Hafenfirmen abschloß, wobei sie dem Reich ein Kündigungsverlangen vorzubehalten hatte. Diese Verträge im einzelnen darzustellen, würde zu weit führen. Es genüge der Hinweis, daß die Vertretungen eine feste Vergütung für jeden Hafenbesuch erhielten (die sich nach den Erfahrungen von 1936 als erforderlich erwies, um zu stark spekulative Wirkungen zu verhüten) und daneben durch eine Kopfprämie am Aufblühen des Seedienstes interessiert wurden. Um den inneren Wettbewerb der Seedienstvertretungen unter sich nicht unnötig anzuregen, wurde — mit Ausnahme des nördlichen Auslandes — die Vergütung für alle Fahrgäste gewährt, ohne Rücksicht darauf, ob sie über den Hafen der jeweiligen Vertretung gefahren waren.

Die später im Westen hinzutretenden Hafenvertretungen (Nordische Gesellschaft, später F. H. Bertling in Lübeck und Travemünde und die bekannte Reederei der früheren Postdampferlinie Kiel—Korsör, Sartori und Berger in Kiel) wurden zunächst von den Hafenstädten bezahlt, die — meist durch diese Firmen angeregt — ein Interesse hatten, vom Seedienst Ostpreußen angelaufen zu werden. Später bekamen sie einen ähnlichen Vertrag wie die „alten" Hafenvertretungen; die Höhe der Vergütung war nach der Häufigkeit der Hafenbesuche und Bedeutung der Häfen, aber auch mit einem bewußten Schwerpunkt im Osten gestaffelt.

Will man über diese Verträge ein Urteil finden, so wird man zu einem ähnlichen Ergebnis kommen wie bei der Besprechung des Reedereivertrages: im Kampf entstanden, daher nicht ausgeglichen, aber beweglich und brauchbar.

Um an dieser Stelle die Organisation des Seedienstbetriebes abschließend darzustellen, sei der Form der Aufsicht und Führung durch den Staat ein Wort gewidmet. In den preußischen, dem Reichsverkehrsminister unmittelbar unterstellten Wasserstraßendirektionen entwickelte sich langsam eine reichseigene Wasserstraßenverwaltung. Die dieser angehörende Wasserstraßendirektion in Stettin, eine technische, aber auch mit Verwaltungsbeamten besetzte Behörde, war zur Ausführung der Aufsicht und Abwicklung der Geldangelegenheiten geeignet. Für Schiffs- und Maschinenbaufragen ist der Behörde das Wasserstraßenmaschinenamt Stettin-Bredow unterstellt. Im Vertrage mit den Reedereien ist bestimmt, daß „Erklärungen der Regierungen durch den Oberpräsidenten — Wasserstraßendirektion — Stettin abgegeben" werden und daß Erklärungen der Reedereien ihm gegenüber abzugeben sind. Ferner sind die Haushaltsmittel für den Seedienst schon bald dieser Behörde „zur Bewirtschaftung" überwiesen worden. Ihre Arbeit kann sich der Außenstehende kaum vorstellen. Altpreußische Genauigkeit und eiserner Fleiß nicht nur in der Abrechnung, sondern auch in der Aufstellung der Tarife, der Betriebsüberwachung, Schiffspflege usw. zeichnen diese Behörde aus. Der langjährige

Sachbearbeiter, Oberregierungsrat Fleiſcher, war noch über ein halbes Jahr nach Erreichung der Altersgrenze für dieſe Arbeit unerſetzlich. Durch die Fülle plötzlicher Ereigniſſe wohl noch aufreibender war während der Bau- und Einfahrzeiten der Schiffe die Arbeit des Leiters des Maſchinenamts, des ſpäter in das Miniſterium berufenen Oberregierungsbaurats von Rohr.

Je mehr dem Seedienſt aus der einheitlichen Zielſetzung der Förderung des Fremdenverkehrs nach Oſtpreußen und Danzig neue Aufgaben erwuchſen, um ſo mehr mußten Planung und Durchführung die Belange verſchiedenſter deutſcher Landesteile von Schleswig-Holſtein bis Oſtpreußen und darüber hinaus berückſichtigen und ausgleichen. Viele Verhandlungen mit den Stellen des Auswärtigen Dienſtes, aber auch der Reichsbahn-, Paßpolizei- und Zollverwaltung konnten trotz im Einzelfalle nicht immer großer Bedeutung nur im Miniſterium in Berlin geführt werden. Um aber das Miniſterium als ſolches nicht mit Einzelſchreibwerk zu belaſten, ernannte für den Verkehr mit den Außenſtellen der Miniſter 1935 ſeinen Sachbearbeiter zum „Beauftragten des Reichsverkehrsminiſters für den Seedienſt Oſtpreußen". Das wurde keine neue Behörde. Kein einziger Beamter oder Angeſtellter iſt dafür mehr benötigt worden. Es wurde aber ein leichtes bewegliches Arbeitsverfahren erreicht.

Doch zurück zu den Arbeiten von 1925! Die Planung ſo großer Schiffe ſtellte die Reichswaſſerſtraßenverwaltung vor neue Aufgaben.

Die Anforderungen ſind allmählich gewachſen, nachdem die Betriebskostenvorberechnung für die neuen Schiffe ergeben hatte, daß auch der beſcheidene erſte Plan nicht ohne Zuſchüſſe durchzuführen geweſen wäre, und nachdem die Entwürfe gezeigt hatten, daß das kleinere „Winterſchiff" zwar weniger leiſten, aber wegen der Schnelligkeit und demzufolge Maſchinengröße faſt ebenſo groß und teuer werden würde wie das größere. So entſchloß man ſich auf Anregung des damaligen Miniſterialdirigenten Koenigs, ganze Arbeit zu leiſten und zwei gleiche Schiffe — für jede der Reedereien eins — zu bauen. Schiffbaulich wurde die Größe ſo verlangt, daß 1000 Menſchen (etwa der damalige Tagesverkehr außerhalb der Reiſezeit zwiſchen Oſtpreußen/Danzig und dem übrigen Deutſchland) bei Nacht befördert werden könnten, davon 100, ſpäter 120, in zweibettigen Kammern. Für dieſe wurden die anſprechenden Einrichtungen des finniſchen Dampfers „Ariadne" zum Vorbild empfohlen. Reichliche Waſchgelegenheiten ſollten vorgeſehen werden. Begrenzt wurde die Größe, weil man glaubte, mit Schiffen von mehr als 80 Meter Länge im Pillauer Hafen nicht mehr manövrieren und mit mehr als 4 Meter Tiefgang bei der damaligen Länge der Zoppoter Brücke dort nicht anlegen zu können. Die Seebrücke mußte ſchon zwei Jahre ſpäter doch bis in tieferes Waſſer verlängert werden. Die Längenbegrenzung war zu vorſichtig bemeſſen, weil man die vortreffliche Manövrierfähigkeit unmittelbar angetriebener ſtarker Motorſchiffe noch nicht kannte. 1933/34, unter den verſchärften Sicherheitsanforderungen des neuen internationalen Schiffsſicherheitsvertrages mußte die

Reichsregierung mit gutem Beiſpiel vorangehen und durch Verlängerung um 10,20 Meter den Schiffen mehr Tragfähigkeit für Rettungsboote, -flöße und andere Einrichtungen geben. Die Schiffe haben erſt dadurch für Fahrten „gegenan", aber auch ſtabilitätsmäßig die beſten bei ihrer Größe und Aufgabe denkbaren Seeigenſchaften gewonnen.

Für die Maſchine war die nach den Mängeln des bisherigen Fahrplans errechnete Geſchwindigkeit von 14,5 Knoten zu knapp gefordert. Andere Überlegungen, vor allem das Beſtreben, ſich für den Notfall mit nur zwei Schiffen im täglichen Dienſt vom Landwege ganz unabhängig machen zu können und dennoch in den Häfen ausreichend Zeit zu haben, führten bald zur Forderung ſehr viel höherer Geſchwindigkeit, was der ſpäteren Geſtaltung und vor allem genauen Innehaltung des Fahrplans in hohem Maße zugute gekommen iſt. Dampf und Dieſelmotor wurden den Werften zur Wahl geſtellt. Die hohe Leiſtung war in den verhältnismäßig kleinen Schiffen nur in Geſtalt des Motors unterzubringen.

Die Vergebung des immerhin mehrere Millionen Reichsmark umfaſſenden Auftrags führte bei der damaligen Not des deutſchen Schiffsbaus zu mannigfaltigſten Bemühungen intereſſierter Kreiſe. Das Reichsverkehrsminiſterium, erfahren in der Vergebung großer Aufträge, ging den einzig möglichen Weg, alle „preußiſchen" und ſonſtigen politiſchen (und parlamentariſchen!) Geſichtspunkte rückſichtslos beiſeite zu ſchieben und nur nach der Sachlichkeit zu entſcheiden, das beſte, nicht das billigſte Angebot zu wählen.

Alles Menſchenwerk hat Mängel, ſo war auch an allen vier Angeboten etwas auszuſetzen. Die Unterbringung der Fahrgäſte war auf dem beſchränkten Raum nicht leicht. Schiffbaulich war in den großen Geſichtspunkten der Entwurf der Stettiner Oderwerke bei weitem überlegen. Erfahren im Bau von Schiffen gerade dieſer Größe für Küſtenmaſſenverkehr („Odin" und „Hertha" ſind dort gebaut), hatten ſie es verſtanden, die Deckgrundriſſe den Bedürfniſſen eines ſtoßweiſen Maſſenverkehrs ſo anzupaſſen, daß er ſchnell und reibungslos abgewickelt werden konnte, der Küchenbetrieb brauchte den Fahrgaſtverkehr nicht zu ſtören, die Unterbringung der Kammerfahrgäſte war am beſten gelöſt. Dem wachſenden ſozialen Verantwortungsbewußtſein war vor allem dadurch Rechnung getragen, daß die von anderen Werften vorgeſchlagene, bei einem Schiffszuſammenſtoß nicht ungefährliche Unterbringung der Beſatzung vorn unter der Back vermieden war. Die bekannte Form der Schiffe, nach achtern architektoniſch abgeſetzt, der Schutz der unterzubringenden Reiſenden durch die beiden großen Fenſterreihen war eine gute Löſung. Wenn auch — wie bei jedem ſorgfältig gehaltenen Schiff — im Laufe der Jahre eine dauernde Weiterentwicklung ſtattfand, iſt doch die Grundanlage auch bei der Verlängerung unverändert geblieben. Der ſtraffe eiſenbahnmäßige Fahrplan mit den auf das äußerſte gekürzten Fahrzeiten wäre mit einem anderen Schiffstyp nicht zu entwickeln geweſen. An die alten Fahrpläne, vor allem der

Danzig—Libauer Verbindung (drittes Kapitel) sei hier erinnert. Eine genaue Beſchreibung der Schiffe kann hier entbehrt werden; ſie ſind im deutſchen Volke längſt beliebt und bekannt. Fachleute finden das Erforderliche in dem Bericht von Schiffbaudirektor Preuß in Heft 8/1927 von „Werft, Reederei, Hafen" und in einer Darſtellung der intereſſanten, damals ganz neuartigen Motorenanlage des M.S. „Hanſeſtadt Danzig" in „Schiffbau und Schiffahrt", 29. Jahrgang, Heft 4.

Verbrennungsmotoren der geforderten Stärke und Bauart konnten die Stettiner Oderwerke damals nicht bauen; hier bot das Angebot des Stettiner Vulkan bewährte Güte. So kam es zu der Vergebung des einen Schiffs („Preußen") an die Stettiner Oderwerke, des anderen („Hanſeſtadt Danzig") an den Vulkan, der die Motoren für beide lieferte, ſich aber im Schiffbau nach den Entwürfen der Oderwerke richten mußte. Die Motoren haben ſich als glänzend betriebsſicher und manövrierfähig erwieſen. In ihrer Leiſtung ſind die Schiffe noch heute auf der Oſtſee unübertroffen.

Der gleichzeitige Stapellauf beider Schiffe war ein politiſches Ereignis, ein Bekenntnis Deutſcher zu Deutſchen trotz den Grenzen von Verſailles, wie es Senatspräſident Dr. Sahm in ſeiner Taufrede ausſprach. Der Name „Hanſeſtadt Danzig" war gewählt, weil 1919/20 die Botſchafterkonferenz aus dem Entwurf der Danziger Verfaſſung als „Freie" Stadt das Wort „Hanſe" als Merkwort deutſcher Art geſtrichen hatte. Die Botſchafter fühlten in dieſem Wort ihre Verlogenheit getroffen. So bedeutet die Wahl dieſes Namens ein trotziges „Dennoch"!

Mit den neuen Schiffen begann ein völlig neues Leben. Die zahlreichen Geſichtspunkte, die gegeneinander ausgeglichen werden mußten, nötigten dazu, in gemeinſamer Arbeit alle möglichen Gedanken für die oſtpreußiſche Verkehrsförderung eingehend zu prüfen.

In ernſten Beratungen, oft genug im lebhaften Ringen verſchiedener Verantwortlichkeiten von Mann zu Mann ſind Fahrplan, Tarif und Werbung ſowie die unzähligen Einzelheiten einer für die Reiſenden angenehmen Betriebsführung, wie die Zoll-, Paß- und die ſtändigem Wechſel unterworfenen Deviſen- und Deviſenabfertigungsfragen durchgearbeitet worden. Die erſte Gelegenheit zu dieſer Art von Zuſammenarbeit bot die „Fahrplankonferenz" im Oktober 1926 in Marienburg, mit der die Reihe der Herbſtbeſprechungen ihren Anfang nahm. Neben ernſter, oft heftiger Arbeit ermöglichten ſie auch kameradſchaftliches Zuſammenſein und menſchliches Näherkommen der Beteiligten, was der gemeinſchaftlichen Arbeit zugute kam. Durch Beſuche der Marienburg, des Tannenbergdenkmals, Danzigs uſw. weckten ſie das Bewußtſein davon, welch hohem Ziel die ganze Arbeit zu dienen hat.

Für den Fahrplan boten die ſchönen, ſchnellen, mit großer Kraftreſerve ausgeſtatteten Schiffe in ungeahntem Maße Entwicklungsmöglich-

keiten*). Erſt jetzt brach bewußt der eigentliche Gedanke der Verwendung des Seedienſtes Oſtpreußen in normalen Zeiten durch: zuerſt bezeichnenderweiſe g e g e n oſtpreußiſche Kreiſe, die lange dem Gedanken einer leeren politiſchen Demonſtration und einer Pflege des Verkehrs aus Oſtpreußen heraus anhingen. Man vergleiche auf der Zuſammenſtellung aller Fahrpläne die oſtwärtige Richtung Nr. 9 und 10. Der Norddeutſche Lloyd, der aus den Erfahrungen von 1920/21 an die Möglichkeit eines Fremdenverkehrs, vor allem nach Zoppot etwa im Stil des Helgolandverkehrs glaubte, legte größten Wert darauf, den Hauptreiſetag, den Sonnabend, für die Fahrt n a c h Oſten zu gewinnen. Oſtpreußen wollte den gleichen Tag für Reiſen aus der Provinz hinaus haben. Das Verkehrsminiſterium wollte die Abfahrt von Berlin 14.00, um den Reiſenden Umſteigen auf das Schiff bei Tage und eine ſchöne Abendfahrt zu bieten; Oſtpreußen wollte ſeinen Geſchäftsleuten nach einem Arbeitstage in Berlin eine Abendabfahrt im Wettbewerb mit den Nachtzügen bieten. Das Miniſterium entſchied in beiden Fragen gegen Oſtpreußen, aber zum Vorteil Oſtpreußens. Heute wird niemand mehr von dem erſten Rang der Pflege des Fremdenverkehrs n a c h Danzig, Oſtpreußen und Memel abgehen wollen, niemand wird den Sonnenuntergang auf See gegen ein haſtiges, übermüdetes Umſteigen und Plätzeerkämpfen zu mitternächtlicher Stunde eintauſchen wollen.

Auch zu größeren Schritten ermutigte das vorzügliche Schiffsmaterial: Man erkannte alsbald, daß es ſinnlos geweſen wäre, den ganzen Sommer über ein Schiff mit voller Beſatzung als Reſerve liegen zu laſſen. Schon 1927 wurden — zunächſt nur im Juli — beide Schiffe eingeſetzt und damit vier Fahrten wöchentlich durchgeführt. Gleichzeitig entſchloß man ſich zur Ausdehnung des Seedienſtes bis Memel. Dieſe Maßnahme weckte dort geradezu Begeiſterung. Wer miterlebt hat, wie jahraus, jahrein bei jeder Ankunft eines Seedienſtſchiffes in Memel Hunderte von Menſchen ſchweigend ſich ſammelten, um die Ankunft des ſchönen Schiffs und das Arbeiten der diſziplinierten deutſchen Beſatzung zu beobachten, wird das nie vergeſſen. Die Tatſache, daß man zu den Fahrten nach Memel Zeiten ausnutzen konnte, in denen ein Schiff ſonſt beſchäftigungslos im Hafen gelegen hätte, ließ ſie auch finanziell günſtig verlaufen, da ſie neue Fahrgäſte heranzogen, die ſonſt überhaupt nicht im Seedienſt erſchienen wären.

Auch in den Dienſt beſonderer oſtpreußiſcher Wirtſchaftsbeſtrebungen verſuchte man die Schiffe zu ſtellen. Königsberg empfindet ſtark die Aufgabe, Deutſchlands Brücke zum Nordoſten, zu den Randſtaaten zu bilden. So trat ſchon 1929 der Wunſch nach Erweiterung der Seeverbindung nach Eſtland und Lettland hervor. Meiſt wurde davon allerdings wenig Erfolg erwartet.

*) Zum folgenden Näheres mit ſtatiſtiſchen Einzelheiten im Vortrag des Verfaſſers vor dem Seewaſſerſtraßenbeirat vom 12. Oktober 1927 (Druckſache Nr. 19, S. 284) und die Denkſchrift für den gleichen Beirat „Fortentwicklung des Seedienſtes Oſtpreußen“ (Nr. 32/1929, S. 403).

Auf Grund einer Einnahmegewähr der bedeutenden werberiſchen Veranſtaltung der Deutſchen Oſtmeſſe Königsberg, der der Seedienſt auch aus dem Weſten durch Einrichtung von verbilligten Geſellſchaftsreiſen Beſucher zugeführt hatte, wurde von 1930 ab jährlich eine Reiſe nach Libau durchgeführt. Schiffe ſolcher Schönheit und Größe ſind dort ſonſt unbekannt; ſo freute ſich die ganze Stadt — beſonders natürlich die volksdeutſchen Kreiſe — über ihren Beſuch, der in den erſten Jahren eine wirkſame Werbung für die Oſtmeſſe bedeutete. Die Benutzung war zuerſt ausreichend, nahm aber mit fortſchreitender Entwicklung des lettiſchen Kraftomnibusweſens ab, da wegen der Bindung an den ſonſtigen Fahrplan, an den Beſuch in Memel uſw., günſtige durchgehende Fahrzeiten bei Tage nicht zu erzielen waren, die lettiſchen und litauiſchen Paßbeſtimmungen nicht einfacher wurden und die allgemeine Verarmung Lettlands, beſonders infolge der Unterdrückung des deutſchen Volksteils zunahm. Stimmungsmäßig, wenn auch nicht finanziell günſtig, verlief 1931 eine in Charter und für Rechnung und Gefahr der Firma Meyhoefer unternommene Fahrt nach Arensburg auf Oeſel mit Ausflug zum Grabe von Walter Flex.

Die Fahrplantechnik*) mußte mit wachſender Ausdehnung auf Grund der zum Teil nicht einfachen Erfahrungen entwickelt werden. Die Fahrzeiten im Verkehr mit Memel waren zunächſt überſpannt (Fahrplan 11), es mußten faſt 17 Knoten gelaufen werden. Als die erſten normalen Abnutzungserſcheinungen eintraten (die Unterhaltungskoſten der Schiffe liegen unter den üblichen 5 v. H. des Neubauwerts), entſchloß man ſich zur Verlängerung der Fahrzeiten zwiſchen Pillau und Memel (Fahrplan 9). Das wirkte bis in den Weſten weiter: von erheblichen Folgen war, daß nun die Abfahrt des Seedienſtſchiffs von Pillau nach Weſten ſpäter zu liegen kam als die Ankunft von Weſten.

Schema:	bis 1928	ab 1929
Von Weſten an Pillau	12.30	11.50
nach Weſten ab Pillau	11.00	12.30

Während bisher ſich zwei Schiffe kreuzten, konnte nun an den Tagen, an denen das Schiff nicht nach oder von Memel fuhr, das ankommende Schiff nach Weſten wieder abfahren. Es gab dabei Bedenken zu überwinden, es war Arbeit genug, in der Schnelligkeit den Fahrgäſten wieder ein geſäubertes Schiff zu bieten, die Anſchlußzüge waren auf der eingleiſigen Strecke nach Königsberg ſchwieriger durchzubringen; aber der Vorteil war ſo groß, als hätte man ein drittes Schiff gebaut. Der Übergang zu fünf Fahrten wöchentlich im Jahre 1931, die Ausdehnung des Dienſtes nach Travemünde 1933 und Kiel 1934 oder der ſeit 1936 in der Hauptreiſezeit durchgeführte tägliche Dienſt wären ohne den Entſchluß zu dieſer Fahrplanänderung nicht möglich geweſen. Den bedrängten Danzigern bot die neue Form des Fahrplans im Verein mit

*) Die Fahrplantechnik, deren erſte Erfahrungen hierher gehören, wird hier in einem Zuge behandelt, um nicht ſtückweiſe darauf zurückkommen zu müſſen.

passenden Tarifen und entsprechender Zollüberwachung die Gelegenheit zu einem achtstündigen Ausflug auf dem deutschen Boden, den das deutsche Schiff darstellt:

ab Zoppot	8.20	an Pillau	11.50
Rückkehr nach Zoppot	16.00	ab Pillau	12.30

Der 1935 erfolgte planmäßige Übergang zur Beförderung von Kraftfahrzeugen auch mit den Motorschiffen machte eine Verlängerung des Aufenthalts in Pillau erwünscht, da das Verladegeschäft erhebliche Anforderungen an Schiff und Hafenvertretung stellte. Die Folge war aber spätere Abfahrt und — wegen des in Swinemünde festliegenden Zuganschlusses — schnelleres Fahren längs der pommerschen Küste. Die häufigen Weststürme jenes Jahres belehrten bald darüber, daß so schnelles Fahren mit unschönen Kämpfen zwischen Schiff und See und beträchtlichen Verspätungen verknüpft war. Man mußte die Abfahrt von Zoppot früher und konnte dank verständnisvoller Unterstützung der Reichsbahn die Ankunft in Swinemünde später legen (Fahrplan 14), damit das Schiff sich, auch unter Ausnutzung des Wetterschutzes der Halbinsel Hela, Zeitreserven schaffen konnte, um hinter Rixhöft bei dem überwiegenden Westwind mit See gegenan oder bei Nebel langsam fahren und dennoch pünktlich ankommen zu können. Im Laufe der Jahre wurde immer stärker der Grundsatz herausgearbeitet, daß „pünktlich fahren" heißt: „pünktlich ankommen!" So legte man alle Abfahrten im Rahmen der Anschlußverbindungen möglichst früh, um bei schwachem Verkehr pünktlich abfahren und Öl sparen zu können, während bei starkem Verkehr eine spätere Abfahrt in Kauf genommen werden mußte und konnte. Das kostete im Einzelfalle Öl, aber war immer noch besser, als wenn man gelegentlichen Abfahrtverspätungen durch allgemeine Späterlegung der planmäßigen Abgangszeit vorgebeugt und nun auf jeder Reise, auch bei schwachem Verkehr, Öl geopfert hätte! Im Grundsatz hat diese Erfahrung dazu geführt, daß der Fahrplan heute auf den ersten Teilstrecken scharf angespannt, auf den letzten Strecken möglichst entspannt wird, so daß hier etwaige Verspätungen, die meist in den Häfen entstehen, eingeholt werden können (vergleiche Tafel II C).

So mußten sich die Fahrzeiten gewissen Gesetzmäßigkeiten anpassen. Eine der Grundtatsachen ist, daß Ostpreußen so groß ist, daß man in dem vorgeschobenen Hafen Pillau Anschlüsse bis zu den entlegensten Orten nur erreichen kann, wenn das Schiff spätestens um 12 Uhr dort eintrifft. Die Anschlüsse aus der ganzen Provinz können von dem Schiff in Pillau noch mitgenommen werden, wenn es frühestens um 12 Uhr abfährt. So liegt die Uhrzeit für Pillau ziemlich fest. Die Anschlußzüge in Swinemünde bilden weitere Festpunkte; später ergab sich, daß 8.20 ab Travemünde, 19.15 an Travemünde, 18.50 an Kiel Zeiten waren, von denen der Anschluß nach und von Hamburg abhing. Welche Geschwindigkeiten gefahren werden konnten, erwies sich bei den Motorschiffen als stark von der Wassertiefe abhängig, so

daß vor allem in der westlichen Ostsee die erfahrungsmäßig gewordenen Fahrzeiten nicht mehr unterschritten werden konnten. Nur Dampfer „Tannenberg", der für das Ladegeschäft mit Kraftfahrzeugen längere Zeit braucht und seiner Größe halber auch in den Hafeneinfahrten schwerer zu handhaben ist, hat sich als solches Wunder der Schiffbaukunst erwiesen, daß er trotz größerem Tiefgang und Querschnitt ohne nennenswerten Kraftaufwand höhere Geschwindigkeiten auch auf flachem Wasser herausholen kann. Die fahrplanmäßigen Geschwindigkeiten für 1938 (nach Abrechnung der Langsamfahrstrecken und, soweit erforderlich, Drehzeiten in den Hafeneinfahrten und Häfen) ergeben sich aus der Tafel II C. Auf der Strecke Helsinki—Pillau erschwerte die Rücksicht auf eine brauchbare Lage der Abfahrtzeiten für Memel und auf die Zoll- und vor allem Devisenförmlichkeiten in Pillau die Fahrplanbildung; die Abfahrt von Helsinki durfte nicht in den frühen Morgenstunden erfolgen, weil die finnischen Reisenden als Langschläfer gelten; so mußte man, da eine weitere Verkürzung der Fahrzeiten zur Wahrung der Pünktlichkeit nicht ratsam war, die Abfahrt vor die Nacht legen. Es zeigte sich dabei, daß langsames Fahren das beste Sparsamkeitsmittel ist. Zudem wird lebhafter Seegang bei langsamer Fahrt bedeutend weniger fühlbar. Darf man zwar das Langsamfahren nicht übertreiben, um nicht den Verkehr eiliger Reisender zu drosseln, so wird man auch oft Reisende finden, die sich gerade eine behagliche Entspannung auf gemächlich dahinziehendem Schiff wünschen. Das ist nicht unwichtig: in Schnelligkeit wird die Schiffahrt aus technischen Gründen die Eisenbahn oder gar den Luftweg nie überbieten können, wohl aber und in hohem Maße — durch Schönheit und Behagen!

Hatte sich so im Betrieb der Seedienst Ostpreußen dem geschichtlich gewordenen und allmählich gewachsenen Rahmen angepaßt und normale feste Erfahrungsformen gefunden, so mußte auch das Tarifgebiet gründlich durchgeackert werden, um die Grundlage für die kommende Aufbauarbeit zu gewinnen. Die scharfe Wettbewerbsrechnung gegenüber der Reichsbahn verlor an Bedeutung, seit im Jahre 1928 die 4. Klasse abgeschafft war und auf See schöne Schiffe eine Anziehung boten, die in gewissen Grenzen auch bezahlt wird. Nach mehrfachen Wandlungen wurde 1928 ein klares Schema eingeführt. Es ergab als Fahrpreise zwischen Swinemünde und:

	Einfach	(Rückfahrkarten
Zoppot	14,— RM	21,— RM
Pillau	16,— RM	24,— RM
Memel	18,— RM	27,— RM)

Der Fahrpreis Pillau—Memel wurde auf 8,— RM festgesetzt, um nicht durch die staatlich beeinflußte Linie der privatwirtschaftlich betriebenen Haffschiffahrt Preiswettbewerb zu bereiten.

Daneben trat die Tarifpolitik durch planmäßige Gewährung verbilligter Ausnahmetarife mehr in den Vordergrund. Die älteste Ausnahme, der Gesellschaftsreisetarif, der in seinen Formvoraussetzungen allmählich dem Vor-

bild der Reichsbahn angeglichen wurde, blieb auf halber Höhe der Normalfahrpreise.

Weitere Gedanken tariflicher Verkehrswerbung wurden versucht. Schon 1926 gingen vom Norddeutschen Lloyd Anregungen für — zunächst kurzfristige — zum Teil stark ermäßigte Rückfahrkarten aus. Sie sollten vor allem dem Wochenendverkehr Berlin—Zoppot dienen. Wegen der großen Entfernung hat dieser nie bedeutende Ausmaße angenommen. Der Gedanke der Rückfahrkarte aber hat allmählich in einer planmäßigen Pflege des langfristigen Urlaubsverkehrs seinen Niederschlag gefunden. Der jahrelange Versuch, durch einzelne Ferienſonderzuganschlüsse Verkehr zu gewinnen, war durch die Festlegung von 200 Plätzen in einem Zuge für den Bahnverkehr nach Swinemünde nachteilig und konnte nur Berlin erfassen (vergleiche drittes Kapitel Seite 54). Im Jahre 1928 ging der Seedienst dazu über, allen mit Ferienſonderzügen, einerlei woher, in Swinemünde eintreffenden Reisenden für Fahrten nach Osten Preisermäßigung zu gewähren. Der Verkehr wuchs auf über das Dreifache, verteilte sich aber besser. Da die um 25 v. H. ermäßigten Rückfahrkarten starken Anklang fanden, aber kein Grund für die Bevorzugung der Ferienſonderzugreisenden vorlag, wurde die gesamte Ferienzugregelung vom Jahre 1933 ab aufgehoben. Die Rückfahrkarte des Seedienstes wurde im Preise um 40 v. H. ermäßigt. Das war — noch 1932 beschlossen — die Vorstufe für die gewaltige Förderung des ostpreußischen und Danziger Fremdenverkehrs durch die um 40 v. H. und mehr ermäßigte Ostpreußenrückfahrkarte der Reichsbahn (1934).

Was erst die 1933/34 erfolgte Verbilligung der großen Entfernungen durch die Reichsbahnurlaubs- und Ostpreußenrückfahrkarte erreichbar gemacht hat, das strebte der Seedienst schon 1930 mit dem Plan einer „Fernverkehrskarte" an: eine Rückfahrkarte mit 50 v. H. und mehr Ermäßigung zu geben, wenn der Fahrgast nachwies, daß er auf der Eisenbahn über 600 Kilometer bis Swinemünde zurückgelegt hatte. Da die Reichsbahn damals keine tariftechnischen Möglichkeiten für diesen Nachweis sah, mußte der Gedanke aufgegeben werden.

Mahnende Statistik — stark rückläufige Benutzung der Bettplätze, deren Preis durch einen Zuschlag für Aufwendungen des Reichs und durch die Vormerkgebühr auf 7,50 + 0,75 = 8,25 RM gestiegen war — zwang angesichts der fühlbar werdenden Deflation zur Preisenkung. Dabei konnte es sich nicht nur darum handeln, die alte Gesamteinnahme aus dem Bettkartenverkauf wieder zu erreichen; es mußte bedacht werden, daß manche Reisenden durch den Preis des ihnen auf See unentbehrlich scheinenden Betts überhaupt vom Seedienst abgedrängt werden könnten.

Positiver war eine Maßnahme, die, für 1928 erstmalig erwogen, das Gesicht des Seedienstes Ostpreußen für alle Zukunft entscheidend beeinflußt hat: die Einführung des Jugendgruppentarifs, den man aus Sorge vor „Berufungen" zuerst umständlich „Jugendpflegegesellschaftsreisetarif" nannte.

Klagen über unausführbare Ostlandfahrten, daraus folgende allzu entgegenkommende ungenaue und falsche Anwendung der bestehenden Tarife durch Außenstellen und daraufhin uneinbringliche Nachforderungen waren der äußere Anlaß. Aus persönlichen Beziehungen erwachsendes Verständnis für die allmählich sich organisierende nationale Jugend und ihre tiefe leidenschaftliche Ostbegeisterung waren der innere Grund. Da es sich um einen Massentarif mit starker (zuerst sagte man „doppelter") Ermäßigung — den ersten um 75 v. H. ermäßigten Personentarif in Deutschland — handelte, mußte durch die seiner Anziehungskraft folgenden Massen das Bild, das die Schiffe boten, maßgebend beeinflußt werden. Schrittweise ging man vor: zuerst wagte man nur, die schwächer besetzten Monate Mai, Juni, September, Oktober dafür freizugeben. Erst 1931, nach günstigen Erfahrungen mit dem Verhalten der Jugendlichen an Bord — vor allem die in eigenen Organisationen einer freiwilligen Disziplin gehorchenden, von Jugend geführten Gruppen fielen vorteilhaft auf — entschloß man sich, auch den Sommer freizugeben; allerdings nur bei gleichzeitiger Verstärkung des Fahrplans von vier auf fünf Fahrten in der Woche.

1931 wurde folgende Zusatzbestimmung zum Jugendtarif getroffen: „Eine Familie mit Kindern, die eine Hausgemeinschaft bildet, darf ohne Rücksicht auf das Alter der Kinder bei Ankauf von mindestens 15 Fahrkarten zum „Jugendpflegetarif" mit 75 v. H. Ermäßigung abgefertigt werden. Voraussetzung ist Beibringung einer ortspolizeilichen Bescheinigung über die Familienzugehörigkeit." Es sollte also ohne Rücksicht auf die Kopfzahl stets die Mindestzahl der um 75 v. H. ermäßigten Karten gekauft werden. Die scheinbar hohe Stückzahl ermöglichte bei der starken Ermäßigung doch schon eine Verbilligung, denn 15×4=60 ist kleiner als 6×12 (halbe Rückfahrkarte) = 72. Maßgebend war die Frage, warum Eltern, die selbst mit vielen Kindern reisen, sozusage Strafe zahlen sollten, während jeder Fremde, der als Lehrer oder Führer in einer Gruppe mit den Kindern auf Fahrt zog, Ermäßigung erhielt. Dieser wohlgemeinte Versuch, den Jugendgruppentarif auch Kinderreichen zukommen zu lassen, führte in der Praxis nur zu geringen Ergebnissen. Der durch das Anhängen an den Jugendgruppentarif gefundene Weg war noch nicht einfach genug. Erst als im Jahre 1934 die Reichsbahn ihren segensreichen Kinderreichentarif einführte, dem sich der Seedienst nur anzuschließen brauchte, konnte die Sache durchschlagen.

Die zahlenmäßige Wirkung des Jugendgruppentarifs erhellt aus folgender Gegenüberstellung:

1928	4 050	1934	33 118
1929	4 221	1935	26 492
1930	5 477	1936	55 098
1931	10 556	1937	36 629
1932	15 456	1938	23 874
1933	25 405	1939	28 604

Aber die trockene Zahl allein entscheidet nicht. Wesentlich waren die Fröhlichkeit, die die Jugend auf die Schiffe brachte, und die Begeisterung, die in der Jugend aus der Ostlandfreudigkeit nun auch für den Seedienst selbst erwuchs. Die Jugend fühlte, daß hier verwandte Kräfte am Werk waren. Das gewaltige innere Erlebnis einer ersten Seereise, die Freude über Weite, Neues und Abenteuer, aber vor allem ganz konkrete Eindrücke vom geknechteten Danzig, vom drohend emporgewachsenen Gdingen, von den Anfängen einer wiedererstehenden deutschen Kriegsflotte, dazu die geistigen Werte des deutschen Ostens, Erinnerungen an Hanse und Orden, an Yorck und Tannenberg, alles schuf ohne Rücksicht auf die politische Partei, der etwa einzelne Jugendliche nahezustehen glaubten, eine einheitliche Ost- und Seegesinnung in den Jungen und Mädeln, die mit dem Seedienst gefahren waren. Er darf sich zur Ehre anrechnen, auf diesem Gebiete ein Scherflein beigetragen zu haben zum Wiederaufbau eines nationalen, selbstlosen, wehrfreudigen jungen Deutschland! Zur Verfolgung einer solchen, bei aller Öffentlichkeit der Werbung doch den roten Machthabern des damaligen Preußen im Ergebnis verborgen bleibenden Politik bot gerade dieser Tarif mancherlei Handhaben: Studenten, Arbeitsdienstmänner, Wehrsportbeflissene, Segelflieger, junge Kräfte, die am heimlichen neuen Deutschland bauten, sind nach diesem Tarif gefahren, zuletzt — als Auftakt einer neuen Zeit — im Herbst 1932 an die 600 Hitlerjungen, die zu der Potsdamer Reichstagung der HJ. fuhren.

Auf die Bedeutung einer planmäßigen Werbung für den Seedienst hatten schon früh die Reedereien hingewiesen. Hatte ursprünglich die Regierung dieses für das normale Beamtendenken heikle Thema den Reedereien zur selbständigen Bewirtschaftung aus den ihnen zufließenden Einnahmen überlassen, und war sie dann zu Unrecht enttäuscht, wenn aus dieser Quelle nur wenig geschehen konnte, so stellte sich bald heraus, daß dem staatlichen Verkehrsdienst die öffentlichkeitswirkung der Presse viel weiter zur Verfügung steht als einem Privatbetriebe. Die Presse hat ein feines Gefühl dafür, daß sie sich bei ihren Lesern nicht dem Verdacht aussetzen darf, für private Gewinnbelange einzutreten. Als daher die Zeitungen erkannt hatten, daß der Seedienst Ostpreußen eine staatspolitische Maßnahme darstellt, über die zu berichten sie ihren Lesern schon aus Gründen der Vollständigkeit verpflichtet sind, wurden Meldungen über den Seedienst in steigendem Maße gebracht — mit Ausnahme gewisser heute schon halb vergessener Linkszeitungen, denen der nationale Unterton in den Meldungen der Pressestelle des Reichsverkehrsministeriums und die ganze volkserzieherische Zielsetzung des Seedienstes verdächtig waren.

Als der Stil des Seedienstes durch die eigenen Schiffe größer wurde, bewilligten das Reich und Preußen auch besondere Mittel für Werbezwecke. Deren Bemessung war zunächst schwierig. Man war auf die Vorschläge der Reedereien angewiesen. Diese schlugen vor: Werbedrucksachen (später in Form von Faltblättern und eines sich allmählich unter Führung des Nord-

deutſchen Lloyd entwickelnden ausführlichen Auskunftsheftes), Aushänge, vor allem als Fahrpläne auf den Bahnhöfen, und Zeitungsanzeigen. Die beiden erſtgenannten ſind noch heute unentbehrliche Formen des Aufrufs und der Bekanntmachung. Dagegen machte das Reich bald die Erfahrung, daß der Staat nicht in den Anzeigenteil der Zeitungen gehört. Der in dem einzigen Jahr großzügigerer Anzeigenwerbung (1928) aufgewendete Geldbetrag erreichte 1,— RM je Fahrgaſt. Bedachte man, wie viele Fahrgäſte auch ohne Anzeigen gekommen wären, ſo kam man zu Beträgen, die je gewonnenen Kopf faſt den größeren Teil der Einnahme aufzehrten. Dazu kam, daß die Behörden mehr politiſche als werberiſche Rückſichten bei der Auswahl der Zeitungen zu nehmen hatten. Man mußte ſonſt darauf gefaßt ſein, daß bei den nächſten Haushaltsverhandlungen im Reichstage diejenigen Parteien gegen die Bewilligung der Zuſchußmittel für den Seedienſt geſtimmt hätten, deren Zeitungen ſich übergangen fühlten. Aber auch heute, da dieſe Erwägungen gottlob überwunden ſind, bleibt die Tatſache, daß der Staat ſeine Geldmittel nicht allen Zeitungen geben kann. Von den nicht bedachten Zeitungen wird der Staat dann aber nicht verlangen können, daß ſie die Spalten ihres Schriftleitungsteils für ſeine Meldungen über den Betrieb öffnen. Alſo größte Gerechtigkeit und zugleich zweckmäßigſte Klugheit für den Staatsbetrieb: überhaupt keine Anzeigen! — Vorbehalten bleiben rein nachrichtliche Anzeigen für örtliche Teilunternehmungen in der örtlichen Preſſe.

Auch mit dem öffentlichen Anſchlagweſen, das der Seedienſt immer nur in einzelnen wichtigen Städten benutzen konnte, hatte er im ganzen kein Glück: Aushänge können nicht für eine Dauereinrichtung, ſondern nur für vorübergehende Neuigkeiten, einmalige Unternehmungen werben, es ſei denn, daß dem Werber der Rieſenumſatz etwa der Zigaretten- oder Waſchmittelherſteller zur Verfügung ſteht. Dafür iſt der Seedienſt Oſtpreußen nicht groß genug. Die für ſeine Werbung verantwortlichen Männer durften ſich auch nicht verführen laſſen durch die Möglichkeiten, etwa ihren Vorgeſetzten an ein paar ſchönen Punkten ihre Aushänge zu zeigen: ſeht, ſo werben wir! Nicht auf die Vorgeſetzten kommt es bei der Werbung an, ſondern auf die Fahrgäſte, die man neu gewinnt.

Es iſt unendlich ſchwierig, im einzelnen feſtzuſtellen, welche Erfolge Werbung hat. Das ſicherſte Zeichen erfolgloſer Werbung ſind hohe Aufwendungen: ſie beweiſen, daß man einen pſychologiſchen Berg nicht mit Schwung, ſondern mit Gewalt zu überwinden ſucht; und das iſt immer falſch! So beſchränkte ſich der Seedienſt bald auf den gegen Selbſtkoſten erfolgenden Fahrplanaushang auf Bahnhöfen und legte beſonderen Wert auf die kleinen Plätze, wo ſich wenig andere Aushänge finden und, gerade in Ausflugsgegenden, wartende Menſchen die Schaubilder auch wirklich betrachten.

In der Hauptſache legte ſich der Seedienſt bald mehr und mehr auf Sondermaßnahmen, die ſeiner Eigenart entſprachen; dies waren:

„Werbung mit dem Betrieb" und

„Werbung durch das Reiseziel und in Gemeinschaft mit dem Reiseziel". Beides griff oft genug ineinander. Die schönen, für Ostseeverhältnisse großen Schiffe haben in den verschiedensten Ostseehäfen, die stets zugleich Seebäder oder wie Lübeck, Kiel, Rostock, Stettin und Königsberg, aber auch Memel und in kleinerem Maße Libau lebhafte Städte sind, durch das bloße Schauspiel der Ankunft und Abfahrt in Tausenden den Wunsch zur Mitfahrt wach gemacht. Zu welcher Wirkung sich ein solcher Vorgang steigern läßt, zeigte sich erstmalig im August 1932 bei der unter Führung der Nordischen Gesellschaft Lübeck aufgezogenen ersten Ankunft des Motorschnellschiffs „Preußen" in Travemünde. Auf dieser Erfahrung konnte nach der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus aufgebaut werden, als das freiwillige „Mitmachen" einer ganzen Bevölkerung solche Ausnahmebesuche — das mußten sie bleiben — in den größeren Städten zu wahren Volksfesten gestalten ließ. Werbung mit dem Betrieb kann sich aber nicht darauf beschränken, bei einzelnen festlichen Gelegenheiten mit den Schiffen von außen einen guten Eindruck zu machen. Nicht nur bei solchen Gelegenheiten sollen die Fahr-„Gäste" sich an Bord wohlfühlen. Werbung mit dem Betrieb bedeutet ständiges Hochhalten der Leistung; jede Fahrt, jedes Anlegemanöver, jede Antwort, die jeder Mann der Besatzung einem Reisenden gibt, jede Dienstleistung, auf die der Fahrgast Anspruch hat, und fast mehr noch solche, auf die er rechtlich keinen Anspruch hat, die ihn aber erfreuen könnte, alles muß unter dem Gedanken stehen: Werbung mit dem Betrieb. Es muß sich im Laufe der Jahre herumsprechen: hier geschieht das Menschenmögliche, um die Reise genußreich durchzuführen. Das schreibt sich so leicht, das ist aber — in die Tat umgesetzt — eine ungeheure Leistung von Kapitän und Besatzung. Denn bei schwach besetztem Schiff und schönem Wetter kann leicht jeder Fahrgast gut behandelt werden, aber wenn große Aufgaben zu bewältigen sind, wenn Sturm, Kälte und grobe See dem Binnenländer unheimlich werden wollen, dann zeigt sich erst wahre praktische Seemannschaft. Zugegeben, daß unter vielen Zehntausenden, ja Hunderttausenden von Fahrgästen neben den mancherlei Quenglern, die den Dienst am Kunden so erschweren, auch einige auftreten, deren Beschwerden begründet sind und anerkannt werden müssen, im großen muß festgestellt werden, daß im Seedienst die Werbung mit dem Betrieb gelungen ist. Diese Feststellung bedeutet höchste Anerkennung für die beteiligten Seeleute aller Art und soll hier als besondere Dankeskundgebung ausdrücklich unterstrichen werden.

Einen solchen Betrieb konnte man werberisch einsetzen, man konnte Pressevertreter, Reisebürofachleute und andere weitgereiste und verwöhnte Menschen des öffentlichen Lebens an Bord nehmen, um sie zu Kündern und freiwilligen Mundwerbern für den Seedienst Ostpreußen zu machen. — Solche Gäste an Bord nehmen, hieß, sie nach Ostpreußen und Danzig bringen, bedeutete Fürsorge für den Empfang im Osten und damit Zusammenwirken mit

allen Kreiſen, die in der Werbearbeit für Fremdenverkehr an die Oſtſee, beſonders in den Oſten, ſtehen. Die erſte größere Maßnahme dieſer Art war die „Preſſeſtudienfahrt 1929", die unter der maßgebenden Mitwirkung der am Seedienſt Oſtpreußen beteiligten Behördenkreiſe durchgeführt wurde. Oſtpreußiſche Gaſtlichkeit, in die letzten Kleinigkeiten gehende Vorbereitungen, vor allem jenes nicht in Worte zu faſſende Fluidum der oſtpreußiſchen Landſchaft, die eine politiſche Landſchaft iſt, erzeugten eine begeiſterte und begeiſternde Stimmung, die auch in der Berichterſtattung ihren Niederſchlag fand. Weitaus die meiſten beteiligten Zeitungen erkannten die Entwicklung des deutſchen Oſtens durch das Mittel des lockenden Seeweges zum Reiſeland als politiſche Aufgabe und brachten im politiſchen Teil ausgiebige, ſehr freundliche Darſtellungen — ſoweit die Förderung nationaler Arbeit ſich mit den ſonſtigen politiſchen Zielen der Zeitungen vertrug: — auf der Linken waren einzelne Zeitungen, die die ganze Reiſe mitgemacht und hinterher mit keinem Wort vom Seedienſt oder vom Reiſeland Oſtpreußen geſprochen haben! Solche Reibungsverluſte mußten in Kauf genommen werden. Über die Schriftleitungsberichte der Zeitungen hinaus gaben ſolche Fahrten aber auch Anlaß zu allgemeinen Berichten der Nachrichtenbüros, die in der ganzen Preſſe gebracht wurden. Solche Unternehmungen ſind eben „Ereigniſſe", über die die Preſſe berichtet. Die Schaffung von ſolchen Ereigniſſen durch den Betrieb erwies ſich als ſtarkes Mittel weitreichender Wirkung in ganz Deutſchland. Die erſten Fahrten der Schiffe, ihre erſten Beſuche in Memel, in Libau, ſpäter in Travemünde und anderen Plätzen der weſtlichen Oſtſee boten immer wieder Anlaß zu weitverbreiteten Zeitungsmeldungen. Der Seedienſt Oſtpreußen entwickelte ſich zu einer weitbekannten Erſcheinung des deutſchen öffentlichen Lebens; ſchließlich kannte ihn jeder, ſeine Bekanntmachungen wurden beachtet, der Zuſtrom wuchs.

Die fröhliche Aufbauarbeit des Seedienſtes blieb auch fürder vom allgemeinen Zeitgeſchehen nicht unberührt. Die ſchweren Rückwirkungen der deutſchen Reparations- und Verſchuldungspolitik äußerten ſich in der Verarmung der für den Reiſeverkehr in Betracht kommenden Kreiſe und — ein ſchwerwiegendes Zuſammentreffen — in der Verknappung der für den Reichszuſchuß zum Seedienſt verfügbaren Staatsmittel. Dies ging zeitweiſe ſo weit, daß die völlige Stillegung eines der beiden Reichsſchiffe erwogen wurde. Der Fahrplan wurde eingeſchränkt, die Gehälter und Löhne mußten im Zuge der allgemeinen ſtaatlichen Gehaltskürzungen herabgeſetzt werden, der Verkehr ging zurück. Dankbar muß der Männer gedacht werden, die auch in dieſen bitteren Zeiten dem Seedienſt treu geblieben ſind.

Der Glaube an eine Zukunftsaufgabe des Seedienſtes wurde hochgehalten durch die Beobachtung, daß die deutſche Jugend auch in dieſen ſchweren Jahren nach Oſten drängte. Während z. B. der Gepäckverkehr als „Konjunkturwarner" ſchon 1930 zurückging, hielt ſich der Jugendverkehr. So war es vielleicht kein Zufall, daß 1931 nach dem Muſter der Preſſeſtudienfahrt für

1932 eine Jugendführerfahrt nach Ostpreußen und Danzig geplant wurde, die auch zustande kam. Sie wurde mit dem gegebenen Wandergerät für norddeutschen Boden, dem Fahrrad, durchgeführt; es verdient Hervorhebung, daß z. B. der Vertreter des Preußischen Handelsministeriums trotz gelindem Kopfschütteln einiger älterer Ministerialbeamten sich ebenfalls auf solchem Gerät an der Fahrt beteiligte. Die Fahrt, die nur dank dem hervorragenden Netz der ostpreußischen Jugendherbergen möglich war, zeigte Landschaft und Geschichte und damit auch die politische Lage des deutschen Ostens. Ungeachtet der damaligen politischen Zerrissenheit der deutschen Jugend brachte das Erlebnis dieser Fahrt in der bunt zusammengewürfelten Schar — das Alter war zwischen 16 und 60 Jahren begrenzt, alle deutschen Lande waren vertreten, auch zwei jugendliche Pressevertreter nahmen teil — bald eine Kameradschaft zustande, die allen Teilnehmern unvergeßlich bleiben wird. Die Fahrt hat unbewußt weit in die deutsche Jugend hineingewirkt. Sie war so recht eine Unternehmung, die erkennen ließ, wes Geistes Kind der Seedienst Ostpreußen ist. Dieser jugendfrohe Geist war die Haltung, mit der der Seedienst in das Jahr 1933 hineinging. Man wagte wieder einen Aufbau aus der Schrumpfzeit hinaus; da kam das Reich Adolf Hitlers. Hoffnung auf die deutsche Jugend und Glauben an die besonderen Aufgaben des deutschen Ostens wurden durch einen Verkehrsaufschwung belohnt, der alles bisher gedachte weit in den Schatten stellte.

Fünfter Abſchnitt

Im nationalſozialiſtiſchen Reich

Die außenpolitiſche Lage vor der nationalſozialiſtiſchen Erhebung war gekennzeichnet durch die Spannung zwiſchen dem Reich und Polen, die ſich in verſchärfter Form auf das Verhältnis zwiſchen der Freien Stadt Danzig und Polen übertrug. Dieſe Spannung führte zu einer ſcharfen polniſchen Boykotthetze gegen das ſchöne Danziger Seebad Zoppot, die im Jahre 1932 die Zoppoter Wirtſchaftslage ernſtlich zu gefährden drohte. Unter den Kräften, die Zoppot um Hilfe anging, ſtand der Seedienſt Oſtpreußen an erſter Stelle. Dieſer Anruf ſollte Folgen haben, die die Bedeutung des Seedienſtes — zugleich für Oſtpreußen — auf die Dauer weſentlich ſteigerten; auch hier hatte eine Böſes wollende Kraft Gutes geſchaffen, wie ſchon bei der Einrichtung des Seedienſtes überhaupt.

„Werbung mit dem Betrieb" war die Form, in der der Seedienſt für Zoppot eintrat; man ſuchte etwas ganz Neues, Aufſehenerregendes zu tun, um die Aufmerkſamkeit neuer Kreiſe durch den Seeweg auf den Oſten und Zoppot zu lenken. Der viermal wöchentliche Fahrplan ließ den beiden Schiffen eine verhältnismäßig lange Liegezeit in Swinemünde. Dieſe wurde noch im Sommer 1932 zu einer Sonderfahrt nach Travemünde oder — beſſer geſagt — von Travemünde oſtwärts ausgenutzt. In einer Vorbeſprechung im Hamburger Hauptbahnhof zeigten die Vertreter Lübecks, neben der Nordiſchen Geſellſchaft vor allem Generaldirektor Ott von der Lübeck-Büchener Eiſenbahn, der in großzügigſter Weiſe anſchließende Ausnahmetarife und Anſchlußzüge von dem großen Platz Hamburg über Lübeck nach Travemünde-Hafen anbot, daß Lübeck hier Möglichkeiten ſah. Man erinnerte ſich geſchichtlicher Aufgaben der herrlichen Hanſeſtadt. War doch Danzig als Tochter Lübecks entſtanden; war doch der Strom edlen ſchöpferiſchen und kämpferiſchen Blutes, dem faſt alle Städte an der Oſtſee ihre Entſtehung verdanken, aus Weſtdeutſchland — Weſtfalen und dem nördlichen Rheinland — über Lübeck gen Oſten und Nordoſten hinausgeſtrömt. Mit hoher werberiſcher Kunſt griff Lübeck die Gelegenheit zur Einſchaltung in den Seedienſt Oſtpreußen auf. Der Empfang des erſten Seedienſtſchiffes „Preußen" in Travemünde wurde ein kleines Volksfeſt, über das die Preſſe berichten mußte. Auch die Vorwerbung war trotz der in der Einmaligkeit ſolcher Fahrt liegenden Schwierigkeit wirkſam geweſen; die Benutzung war ſo, daß trotz zu billigen Preiſen die Fahrt, die nur in den beweglichen Koſten des Seedienſtbetriebes

einen Mehraufwand brachte, vorteilhaft abschnitt. Am Morgen vor der Abfahrt wurden aber im Hause der Nordischen Gesellschaft schon die wesentlichen Punkte eines Vertrages festgelegt, der die Gewährleistungsbereitschaft dieser Gesellschaft, später einer ihr nahestehenden GmbH, dafür vorsah, daß die für 1933 geplanten regelmäßigen Fahrten Travemünde—Swinemünde (—Zoppot—Pillau—Memel) nicht verlustbringend werden würden. Auch dieser Berechnung waren nur die „beweglichen" Kosten (Öl und andere Betriebsstoffe, Überstunden, Hafenkosten) zugrunde gelegt und ihnen alle Einnahmen abzüglich der Vergütungen für Reedereien, Hafenvertretungen und Reisebüros gegenübergestellt. Die Nordische Verkehrs-GmbH wurde zunächst Hafenvertretung für Lübeck-Travemünde, bis später wachsende schiffahrtstechnische Bedürfnisse den Übergang von dieser überwiegenden Reisebürofirma zu dem gemischten Schiffsmakler- und Speditionsunternehmen F. H. Bertling erforderlich machten. Dieses übernahm auch — zusätzlich zu den schon vorhandenen Reisebüros — den Verkauf von Fahr- und Bettkarten des Seedienstes Ostpreußen.

Zur vollsten Nutzbarmachung der „Weststrecke" für Ostpreußen und Danzig wurden Binz auf der schönen Insel Rügen und Warnemünde in den Fahrplan eingeschaltet. Hier war jetzt der frühere Oberbürgermeister von Memel, Dr. Grabow, in Rostock tätig, der die Bedeutung des Seedienstes aus Erfahrung kannte. Neben zusätzlichem Verkehr erwartete man aus dem Zeigen der schönen Schiffe vor den belebten Seebädern werberische Wirkung: Werbung durch den Betrieb!

Die erste Seedienstfahrt nach Westen 1933 wird allen Teilnehmern unvergeßlich bleiben. War doch inzwischen die nationalsozialistische Bewegung zum Siege gelangt. Große nationale Feiern wie der 21. März und 1. Mai 1933 hatten das Volk gelehrt, in Angelegenheiten der Gesamtheit Kundgebungen von machtvoller Geschlossenheit und oft künstlerischer Wucht zu veranstalten.

MS „Preußen" ging zur Feier des Tages bis nach Lübeck hinauf. Der Geist „Alle machen mit" hatte wahrlich die ganze Stadt erfaßt, Faltboot an Faltboot mit hübschen und fröhlichen Menschen säumten das Fahrwasser der Trave, alle Dampfer grüßten mit Heulern und Flaggen, die beflaggte Stadt wimmelte von Schaulustigen, der Wunderbau von St. Marien war angestrahlt, die Straße durch das Burgtor illuminiert, Fackelträger gaben den Ehrengästen das Geleit. Diese waren nicht nur von den Ufern der Ostsee mit dem Schiff hereingekommen; führende Männer von Partei und Staat, an ihrer Spitze Reichsleiter Alfred Rosenberg, waren in Travemünde an Bord gekommen, eine festliche Versammlung füllte den Speiseraum; das Schiff war vollbesetzt von den zu Hunderten eingeladenen Rostocker Studenten in den Uniformen des Neuen Deutschland.

Die Winterwerbung hatte gewirkt, die entschiedene Weckung des Ostinteresses im deutschen Volk durch Adolf Hitler hatte vor allem die Jugend

ergriffen; eine ungeheure Begeisterung für Ostlandfahrten erfaßte alt und jung in den Hansestädten. Der Riesenerfolg, der zugleich der Lohn für langjährige Bemühungen um das junge Deutschland war, stellte ebenso große Anforderungen. Fanden sich doch in Einzelfällen in Travemünde 900 Fahrgäste, darunter 600 Jugendliche (300 mit Fahrrädern!) zusammen, ganz abgesehen von dem normalen Verkehr, der über Swinemünde dazukam. Obendrein hatten sich bei der ersten Fahrt auch Vertreter der Stadt Kiel und der Firma Sartori und Berger eingefunden, die einleuchtend darzulegen wußten, daß auch Kiel, die Stadt der wiedererwachenden Kriegsmarine, dem Deutschen Osten weiteren starken Verkehr zuführen würde. Die Hoffnung, mit einer Erhöhung der beweglichen Kosten davonzukommen, ging allerdings nicht in Erfüllung: die hohe Belastung der Schiffe erforderte Verstärkung des Personals und wesentlich gesteigerte Instandsetzungskosten, so daß die erwartete Entlastung des Haushalts ausblieb. Es muß aber betont werden, daß dem gesteigerten Aufwand ein bedeutend angewachsener politischer Nutzen gegenübertrat.

So stand man für 1934 vor großen Aufgaben. Wollte man die Seedienstwerbung vertiefen und in Nordwestdeutschland dauerhaft das Bewußtsein schaffen, daß der Deutsche Osten zur engeren Wahl unter den Reisegebieten gehörte und durch den Seedienst über Travemünde, wenn auch nicht schnell, so doch genußreich und wohlfeil zu erreichen war, so mußte man besondere Maßnahmen — Vorträge, Pressezusammlungen, Werbeberatungen, Massenkundgebungen veranstalten. Dann mußte man sich aber auch auf einen weiter wachsenden Verkehr einrichten. Mit den beiden schon 1933 voll belasteteten Motorschiffen war ein solcher Verkehr nicht mehr zu bewältigen. Der Werbeplan wurde vom Staatssekretär erst genehmigt, als es gelungen war, den Hapagdampfer „Kaiser" zu chartern. Ein glücklicher Zufall — der aus Arbeitsbeschaffungsgründen erfolgte Bau des MS „Königin Luise" — machte von 1934 ab den Dampfer „Kaiser" in der Nordsee entbehrlich. So erschien die Hamburg-Amerika-Linie wieder im Seedienst Ostpreußen, der zuerst mit ihren Schiffen eingerichtet worden war. Welche Wandlung der Dinge aber! 1920 „Kaiser" für zu groß erachtet, zeitweise für den Feindbund beschlagnahmt; für die Ostsee nur winzige Schiffe mit vom Kriege überanstrengten Kesseln verfügbar, Kohlennot, Inflation, Streiks und die Sorge, daß böse Nachbarn sich Deutschlands Wehrlosigkeit zunutze machen könnten: 1934 blühender Verkehr, mächtiger Zustrom von Scharen völkisch begeisterter Jugend, „Kaiser" das kleinste der im Seedienst beschäftigten Schiffe, unablässiges Wachstum in Aussicht, auf den Meeren die hoffnungsvollen Anfänge einer deutschen Wehrmacht und im Reiche ein Führer, zu dem das ganze Volk geschlossen aufblickt!

So konnte selbst die Charterung des Dampfer „Kaiser" nur ein Behelf sein. Er war ein bewährtes Seeschiff und durch den ruhigen Lauf seiner Turbinen bei den Fahrgästen besonders beliebt. Seine großen freien Decks haben

ſich gerade für Jugendgruppen beſonders bewährt. Fahrplantechniſch bot das ſchnelle Schiff ebenfalls Vorteile; es bewältigte während der ganzen Hauptreiſezeit zweimal wöchentlich die lange Strecke Travemünde—Pillau. Aber es hatte nur 34 Bettplätze und war mit ſeinem — dem der Motorſchiffe gleichen — Faſſungsvermögen für die nunmehr in Bewegung gekommenen Volksmengen ſchon zu klein. Große Fahrradmengen, vor allem aber Kraftfahrzeuge, konnte es nicht befördern. So mußte ſich das Reich zum Bau eines dritten eigenen, größeren Schiffes entſchließen. Die Anforderungen an dieſes lauteten: 18—20 Knoten Geſchwindigkeit, 2000 Fahrgäſte, davon 120 Bettplätze und etwa 700 jugendgemäße Liegegelegenheiten, Fähigkeit beſonders zahlreiche Kraftfahrzeuge — unter entſprechender Einſchränkung der Fahrgaſtzahl — zu befördern. Noch auf dem Krankenlager ging Miniſterialrat Burkowitz an die Planung; es entſtand auf den bewährten Stettiner Oderwerken ein bis in die letzten Einzelheiten liebevoll durchdachtes Bauwerk*). Hohe Hallen ſollten die Verladung auch größerer Kraftwagen ermöglichen. Hier fanden — ſchnell auf- oder abzubauen — zwei- bis dreiſtöckige „Wandererkojen" Platz, die ſich ſchnell nicht nur bei der Jugend großer Beliebtheit erfreuten. — Auch die Kunſt fand auf dem Schiff ihre Stätte: der ſchiffbaugewohnte Hamburger Architekt Wittmaack ſchuf die Innenräume des oberen (Promenaden-)Decks. Fernab dem in der Weltſchiffahrt üblichen, „für die Amerikaner berechneten", oft genug kitſchigen Prunk geſtaltete er aus Wurzeln des Deutſchen Oſtens: das Speiſezimmer licht in naturfarbener „Ortelsburger Kiefer", das Rauchzimmer in eichenſchwerem Danziger Barock, den Geſellſchaftsraum (Frauenabteil) im Biedermeier eines oſtpreußiſchen Herrenhauſes und den vorderſten Raum, die Laube, in frohem oſtdeutſchen Bauernſtil. War im übrigen die Raumeinteilung des Schiffes aus den bewährten Formen der beiden Motorſchiffe „Hanſeſtadt Danzig" und „Preußen" weiterentwickelt, ſo bedeutete die Wahl der Maſchinenanlage eine Pioniertat. Der Wagner-Hochdruckkeſſel und die zugehörige Turbinenanlage, bisher nur auf kleinen Fahrzeugen erprobt, wurden hier zum erſten Male im Großen angewandt. Daß eine ſo völlig neuartige Maſchinenanlage nicht ohne ſchwere Rückſchläge erprobt werden konnte, haben die gleichartigen und zum Teil noch ſchwereren Erfahrungen der Großreedereien mit ähnlichen Anlagen bewieſen. Der Lohn der Mühen und Opfer iſt hier wie dort nicht ausgeblieben: es iſt ein Schiff entſtanden, deſſen Raumgehalt nur in ungewohnt geringem Maße für die Maſchinenanlage in Anſpruch genommen wird, bei deſſen Planung auf die Maſchinenräume ſozuſagen kaum Rückſicht genommen zu werden brauchte und das dabei ſo ſparſam im Verbrauch iſt, daß es bei halbem Brennſtoffverbrauch mehr leiſtet, vor allem ſchneller fährt, als das wenig kleinere, wenige Jahre zuvor erbaute Fährſchiff „Schwerin" der Deutſchen Reichsbahn. Der Schnelligkeit des Schiffes kamen genial erdachte Linien

*) Vgl. v. Rohr in „Hanſa" Deutſche Schiffahrtzeitſchrift Nr. 36/72. Jahrgang vom 7. November 1935 und in Werft, Reederei, Hafen, Heft 22/16. Jahrgang 1935.

des Rumpfes zugute: trotz größerem Querschnitt gleitet es mühelos mit geringem PS.-Aufwand durch flaches Wasser, in dem die Motorschiffe bei etwa 15,5 Knoten Fahrt schon Mühe haben. Trotz der großen Länge gelang es durch das Bugruder, das Schiff auch im engen Hafen von Pillau sicher zu handhaben, während allerdings Warnemünde sich als zu schmal für ein Schiff erwies, dessen große Seitenfläche in solchen Gewässern bei der gebotenen langsamen Fahrt zu sehr die Gefahr seitlicher Abdrift heraufbeschwört.

Einige Betriebspausen, die die ersten Erfahrungen mit dem Schiff ergaben, haben seiner Beliebtheit keinen Abbruch getan. Als 1937 die von Führung und Besatzung mit größtem Opfermut überwundenen Kinderkrankheiten vorbei waren, war der Zustrom zu diesem Schiff kaum zu bewältigen.

Mit dem Schiffe beschaffen und Fahrplan verdichten war es allein nicht getan. Der Verkehr mußte organisatorisch angefaßt und gesteuert werden. Die Verbindung war sehr vielgestaltig geworden, besonders seit nach einem günstig verlaufenen Versuch des Jahres 1934 von 1935 regelmäßig ab Kiel — zunächst einmal wöchentlich — angelaufen wurde. Im Rahmen der Verbandstarife muß mit mehreren Tausenden von Fahrkartenverkaufsstellen (Reisebüros und Bahnhöfen) gerechnet werden, welche Karten in unbekannter Zahl für unbekannte Fahrtage ausgeben (die überwiegend gekauften Rückfahrkarten gelten zwei Monate). Diese Umstände verboten von vornherein für diesen eisenbahnähnlichen Massenbetrieb etwa den bestimmten Verkauf jedes einzelnen Schiffsplatzes, wie er im Überseeverkehr und auch im Ostseefernverkehr mit seinen kleinen Platzzahlen und der fast ausschließlichen Beschränkung auf Bettplätze geschieht. Nur für die Kammerbetten des Seedienstes läßt sich dieses Verfahren, das zur Zusammenfassung der eigentlichen „Buchung" bei möglichst wenigen „laufkartenführenden" Stellen nötigt, durchführen. Im übrigen mußte man beim Einzelreiseverkehr den mehr oder weniger starken Zustrom im Vertrauen auf die Größe der Schiffe dem Zufall überlassen. Organisieren läßt sich im Seedienst Ostpreußen nur der Verkehr der Gruppenreisenden. Es ist hier Pflicht, mit Dank vor allem der Reichsjugendführung zu gedenken, deren damaliger Sachbearbeiter, der aus der Ostmark verdrängte Obergebietsführer Erber, mit Tatkraft und Ordnungstalent den Grundstein zu dem Zustand legte, daß — nach Überwindung mancher 1933 im ersten Überschwang eingetretenen Verwirrung — bald die Jugendgruppen wegen ihrer Selbstzucht und Fröhlichkeit bei Schiffsführung und Mitreisenden am meisten beliebt waren. Diese Gruppen konnten in der Stärke erfaßt werden, denn die Gewährung der verbilligten Ausnahmetarife (Gesellschaftsreise-, Jugendgruppen-, Hundertmann- und 1936 sogar 300-Mann-Tarif) konnte von der vorherigen Anmeldung und ausdrücklichen Annahme des „Transports" durch eine Seedienstmeldestelle abhängig gemacht werden. Diese wurde zuerst bei der Vertretung des Norddeutschen Lloyd in Berlin, später bei der alten Hafenvertretung J. Müller in Swinemünde eingerichtet. Nur gegen Vorlegung einer „Annahmebestätigung" dieser Stelle dürfen seitdem die Ver-

kaufsstellen im Lande Fahrkarten zu diesen ermäßigten Preisen an Gruppenreisende ausgeben. Dieses Verfahren, das entsprechend auch für Kraftfahrzeuge angewandt wurde, hat sich bewährt. Erfahrungen mußten aber noch wegen der Größe der Gruppen gesammelt werden.

Zu diesem Thema nahm das Jahr 1936 den Seedienst Ostpreußen in eine harte Schule. Der unnatürliche Zustand, daß Deutschland an Polen aus Anlaß der Abtrennung des Korridorgebiets auch noch hohe Devisenzahlungen für Leistungen im Eisenbahnverkehr abführen sollte, die mit deutschem Material und Personal zu einem Bruchteil der Kosten zu bewerkstelligen gewesen wären*), führte an der Wende 1935/36 dazu, daß die Reichsbahn das Entgelt für den Verkehr durch den Korridor auf ein Reichsmarkkonto einzahlte, das Polen wohl zum Einkauf deutscher Waren verwenden, aber nicht in bar in polnische oder dritte Währung überführen konnte. Polen war nicht einverstanden und schränkte die Zugleistungen erheblich ein. Der Seedienst Ostpreußen wurde im Februar alarmiert und mit drei Fahrten wöchentlich zur Entlastung des Landweges eingesetzt. Kurz vor Beginn der Reisezeit wurde zwar im Wege beiderseitigen Entgegenkommens der normale fahrplanmäßige Verkehr zu Lande wiederhergestellt, aber Sonderzugleistungen blieben bis in den September hinein auf den Seeweg verwiesen. Obendrein stand eine allgemeine Steigerung des Ostseeverkehrs durch die Berliner und Kieler Olympiasportveranstaltungen bevor, der „Finnland-Ostpreußendienst" aber nahm eins der Motorschiffe jede Woche zur Hälfte in Anspruch, und der noch im „Einfahren" begriffene Dampfer „Tannenberg" setzte wegen Kinderkrankheiten der Turbinenanlage einige Male für eine bis zwei Wochen aus. Neben die Planungsarbeit trat die Notwendigkeit der Stegreifentschlüsse.

Massentransporte brachten neben der Hitler-Jugend vor allem die NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude", der Verein heimattreuer Ost- und Westpreußen, teilweise auch die Urlauber der Wehrmacht; eine Sonderaufgabe stellte der An- und Abmarsch der ostpreußischen und Danziger Verbände zum Reichsparteitag.

Hierzu standen neben den vier Seedienstschiffen D „Tannenberg", MS „Hansestadt Danzig", MS „Preußen" und dem Charterschiff „Kaiser" abwechselnd die altbekannten Braeunlichdampfer „Odin" und „Hertha" und — aber nur außerhalb der Zeit des Olympiaverkehrs — das Saßnitzer Fährschiff „Preußen" zur Verfügung; im Frühjahr eine Woche lang zum Ersatz der „Tannenberg" auch das Warnemünder Fährschiff „Schwerin". Die Gewinnung der Fährschiffe war immer schwierig, weil die Reichsbahn sie in erster Linie für die pflichtgemäße Durchführung des Fährverkehrs verwenden oder bereithalten mußte.

Mit diesen — insgesamt acht, gleichzeitig aber nicht mehr als jeweils

*) Näheres: Präsident Baumann, Vortrag vor der Weltwirtschaftlichen Gesellschaft. Zeitschrift „Weltwirtschaft" 1938, Heft 7, S. 235.

ſechs — Schiffen mußte der Normalverkehr einſchließlich der Ausdehnungen nach Travemünde, Kiel und Helſinki bedient, mußten die Maſſengruppen befördert werden; außerdem war zur Entlaſtung des Landweges und Aufrechterhaltung des oſtpreußiſchen und Danziger Fremdenverkehrs der Ferienſonderzugverkehr zu bewältigen, waren vor allem ſonnabends die Reiſenden der von Berlin in dieſem Jahre wöchentlich verkehrenden ſehr billigen „OSS-Züge" („Oſtpreußen-See-Sonderzüge") über See zu fahren. Die hierdurch gemachten Erfahrungen ſchufen die Möglichkeit, im Jahre 1937 einen tadelloſen Betrieb durchzuorganiſieren. Dabei konnte auch der Finnlandverkehr beſſer berückſichtigt werden.

Die über Oſtpreußens Grenzen hinausblickende Politik des Gauleiters Erich Koch hatte im Winter 1934/35 den Seedienſt Oſtpreußen vor eine für ihn ganz neue Aufgabe geſtellt: Oſtpreußen, einſt das bemitleidete Notſtandsgebiet, war als erſte deutſche Provinz der Arbeitsloſigkeit Herr geworden und ſchickte ſich nun an, ſich zu einem deutſchen Brückenkopf zur Anknüpfung von wirtſchaftlichen und geiſtigen Beziehungen rund um die Oſtſee zu entwickeln. Der Geſchicklichkeit der Firma Meyhoefer war es im Zuge der geſteigerten oſtpreußiſchen Tatenfreude gelungen, die Svenska Amerika-Linien zur Einbeziehung Oſtpreußens in ihr mit den freundlichen kleinen Dampfern „Marieholm" und „Kaſtelholm" betriebenes Zubringerliniennetz zu bewegen, dem Danzig und Zoppot ſowie Memel ſchon ſeit einigen Jahren angehörten. Dieſe Verbindung ſtellt vor allem in Karlskrona über die Eiſenbahn den Anſchluß an die Göteborg bedienende Amerikalinie der Geſellſchaft her. Ihr Fahrplan iſt daher unregelmäßig, zumal lange Hafenaufenthalte durch den Ladungsverkehr entſtehen, den die Linie auch für den inneren Verkehr der Oſtſee zu bewältigen hat. Die von ihr hergeſtellten Verbindungen zwiſchen Stockholm, Memel, Pillau, Zoppot, Karlskrona, teilweiſe auch Kalmar, bedeuteten eine allgemeine Förderung des Reiſeverkehrs der oſtwärtigen Oſtſee. So begann auch Oſtpreußen die fremdenverkehrsmäßige Iſolierung gegen das Ausland zu überwinden. Der Durchbruch ſollte 1935 ein erhebliches Stück vorwärts getrieben werden. Nach einigem Schwanken entſchied man ſich für die Schaffung einer deutſchen Verbindung mit Finnland. Maßgebend für den Entſchluß waren folgende Erwägungen: Der Fremdenverkehr der nordiſchen Länder hat aus pſychologiſchen Gründen die Neigung zur ſüdweſtlichen Richtung; Oſteuropa ſteht — zum großen Teil zu Unrecht — nicht im Rufe eines reizvollen Fremdenverkehrsgebiets. So lag Oſtpreußen für Schweden nicht ſo ausſichtsreich wie für Finnland, von wo aus es der nächſte deutſche Gau iſt. Man wollte zudem die Svenska nicht durch Wettbewerb enttäuſchen, die nunmehr mit jedem Jahre ihren Pillau—Zoppoter Fahrplan verdichtete und als ſchwediſches Unternehmen in Schweden für Oſtpreußen warb. Die zwiſchen Helſinki und Danzig-Gdingen verkehrende finniſche Geſellſchaft war dagegen nicht zu bewegen geweſen, Pillau oder auch nur das bequem gelegene Zoppot anzulaufen. Dagegen hatte Oſtpreußen ſowohl durch Meyhoefer (Haslinger iſt

finniſcher Konſul) wie durch die Zellſtoff-Fabriken, beſonders aber durch ſeine Univerſität perſönliche Beziehungen zu Finnland.

Solange Dampfer „Tannenberg" nicht fertiggeſtellt war, erlaubte der ſtarke Stammverkehr des Seedienſtes Oſtpreußen nicht, ein Schiff für die eine halbe Woche dauernde Fahrt Pillau—Helſinki und zurück freizumachen. In der alle deutſchen Fahrgaſtſchiffe in Anſpruch nehmenden Hauptreiſezeit war das einzige verfügbare halbwegs geeignete deutſche Schiff für ſolchen Verkehr der Dampfer „Sachſen" der Firma Rud. Chriſt. Gribel in Stettin, einer Reederei, der ein begründeter Ruf hochqualifizierter Arbeit im Finnlandverkehr vorausging. Der Dampfer wurde vom Reich gechartert, auf „Oſtpreußen" umgetauft und von Pfingſten bis Anfang September 1935 einmal wöchentlich in die Fahrt eingeſetzt. In den achteren Laderaum baute man noch einige „Wandererkammern" ein, die aber von Finnen nicht benutzt wurden. Die mit dieſem Schiff gewonnenen Erfahrungen lagen mehr auf geiſtigem Gebiet, da es auch nach dem Ausbau wenig über 100 Fahrgäſte faßte. Man konnte alſo keine Maſſen befördern, wohl aber menſchliche Beziehungen anknüpfen und die Durchführbarkeit des Plans praktiſch erproben. Den nach Oſtpreußen herangezogenen finniſchen Beamten und Preſſevertretern war deutlich anzumerken, daß die beſondere Geiſteshaltung der Provinz, ihre geſchichtlichen Erinnerungen aus alter und neuer Zeit und ihre zukunftsfrohe Aufbauarbeit ſtarke Anteilnahme fanden. Auch die Natur bietet einiges, was Finnland nicht beſitzt, wie warmen, behaglichen Sandſtrand und ſternſichtigen dunklen Sommernachtshimmel.

Für 1936 begann die eigentliche Arbeit am Finnland-Oſtpreußendienſt. Neben den üblichen Werbemaßnahmen, die eigens für Finnland neu geſchaffen wurden, wobei die geſetzliche Zweiſprachigkeit zu beſonderer Sorgfalt nötigte, wandte man ſich an die finniſche Jugend: ein großer Teil des deutſch-finniſchen Schüleraustauſches wurde nach Oſtpreußen gelegt, Studenten traten miteinander in Verbindung, finniſche Reiter wurden zu oſtpreußiſchen Veranſtaltungen eingeladen. Vor allem wurde etwas Neuartiges geſchaffen: Ferienaufenthalte für ältere finniſche Schulkinder in gaſtlichen oſtpreußiſchen Häuſern in Stadt und Land. Dieſe Sache, deren Rückwirkung auf die Familien nicht ausbleiben konnte, ſchlug ein. Zahlen ſprechen dabei ſtärker als Worte: „Penſionskinder" aus Finnland in Oſtpreußen

1936: 42
1937: 350
1938: 550
1939: 450

So mußte ſeit 1938 ſchon Dampfer „Tannenberg" zweimal jährlich für Finnland eingeſetzt werden.

1936 war auch auf dieſer Teilſtrecke des Seedienſtes Oſtpreußen das ſchwerſte Jahr: Es mußten nicht nur Erfahrungen gemacht und verwertet,

ſondern aus Anlaß der Olympiade ſchwere Sonderbelaſtungen übernommen werden. Der Fahrplan Helſinki—Oſtpreußen—Travemünde ſucht in der Form von 1936 wohl in der Weltſchiffahrt ſeinesgleichen (Anhang Fahrplan II B 4).

Da das „Finnlandſchiff" — 1936 war es vorwiegend „Preußen" — bis Travemünde, während der olympiſchen Segelwettkämpfe bis Kiel durchlief, hing die Fahrplanbildung des Finnland-Oſtpreußendienſtes mit der des übrigen Seedienſtes Oſtpreußen eng zuſammen. Während die Fahrtage 1935 ſo ausgeſucht worden waren, daß man beſtehenden Verbindungen möglichſt wenig Abbruch tat, war man in ihrer Wahl 1936 nicht mehr frei. Auf der Stammſtrecke bildeten Dampfer „Kaiſer" und Dampfer „Tannenberg", die nicht nach Finnland eingeſetzt werden ſollten, einen ſtarren Rahmen, da jeder von ihnen wegen ſeiner beſonderen Möglichkeiten immer an den gleichen Wochentagen eingeſetzt werden mußte. Den Sonderbedürfniſſen der Korridorumgehungstransporte wurde neben den Verſtärkungsſchiffen durch Einſparung von Fahrten nach Travemünde und Kiel entſprochen. So konnte insbeſondere das MS „Hanſeſtadt Danzig" einige Male zuſätzlich als beſchleunigtes Schiff zwiſchen Pillau und Swinemünde, meiſt ohne Anlaufen von Zoppot mit gekürztem Fahrplan, eingelegt werden. Da Swinemünde zu weit ſüdlich liegt, mußte dieſer Hafen im Fahrplan des MS „Preußen" oſtwärts ausgelaſſen werden, um auch an dem Beſuch von Warnemünde und Binz feſthalten zu können. An ſolchem Tage ging ein zweites Schiff nach Zoppot und Pillau, da Swinemünde, beſonders in ſolchen Zeiten, als oſtwärtigſter großer pommerſcher Hafen zu wichtig war, um es übergehen zu können. Wie leiſtungsfähig dieſer Fahrplan war, zeigt unter anderem die Tatſache, daß mitten in der Hauptreiſezeit an einem Tage neben dem fahrplanmäßigen Verkehr 2000 Hitler-Jungen von Zoppot nach Swinemünde befördert wurden.

Schwierigkeiten bot die Abfahrtzeit in Helſinki. Der Finne ſteht nach ſachkundigen Äußerungen nicht gern früh auf. Eine Abfahrt etwa 8,00 Uhr hätte mit den Motorſchiffen noch die rechtzeitige Ankunft in Pillau möglich gemacht, wäre aber zu früh geweſen. So mußte man v o r der Nacht abfahren, was zu ſehr langſamer Fahrt führte. Demnach wollte man von der früheren Abfahrt wenigſtens den Vorteil ziehen, den etwa 6,20 Uhr von Pillau nach Königsberg fahrenden Zug, der auch einen ſchnellen Anſchluß nach Berlin (an etwa 15,00 Uhr) bot, zu erreichen. Das wirkte auf die Bedienung des Verkehrs Memel—Reich und Finnland—Danzig nachteilig zurück. Memel wurde zu mitternächtlicher Stunde angelaufen, ſo daß die Reiſenden von dort ins Reich zwei Nachtfahrten auf ſich nehmen mußten, während die Fahrgäſte von Helſinki nach Zoppot von 5,30 bis 12,30 Uhr nutzlos in Pillau lagen. Bei der beſchränkten Bettenzahl der Schiffe war es auch nachteilig, daß — in beiden Richtungen — gleichzeitig Fahrgäſte zwiſchen Helſinki und Pillau wie zwiſchen Memel und dem Weſten untergebracht werden ſollten. Auf alle Sorgen und Mühen der Fahrplangeſtaltung kann hier nicht eingegangen werden; wer dieſe Feinheiten der Betriebsführung näher kennen

lernen will, findet alle Unterlagen in den beigegebenen Schaubildern. Der Bildfahrplan ist die einzige Darstellungsform, die einen Überblick über alle Zusammenhänge und Überschneidungen bietet und den jeweiligen Verbleib aller Schiffe verfolgen läßt. Durch Nebeneinanderhalten und gegenseitiges Ergänzen der Schrift- und Bildfahrpläne und durch Vergleich der jährlichen Abweichungen mit der geschichtlichen Darstellung kann man mancherlei Bedürfnisse und Erfahrungen ablesen.

Eine besondere Aufgabe bot im Jahre 1936 die Notwendigkeit, die in jeder Richtung rund 11 000 Mann betragenden Massentransporte der Partei und ihrer Gliederungen aus Ostpreußen und Danzig unter Beibehaltung des übrigen Fahrplans nach und von Swinemünde zu befördern. Das Schaubild zeigt die mannigfachen Aushilfen, die die Bewältigung dieser zeitlich eng zusammengedrängten Aufgabe ermöglicht haben. Ohne die verständnisvolle, gegeneinander und gegen die Behörden gut kameradschaftliche Mitarbeit der Parteiorganisationen, von denen die meisten auch ihrerseits Opfer und Unbequemlichkeiten auf sich nehmen mußten, wäre die Aufgabe nicht lösbar gewesen.

Grundgedanke war, die für Massenbeförderung besonders geeigneten Schiffe „Tannenberg", das Reichsbahnfährschiff und Dampfer „Kaiser" in erster Linie — fast stets außerhalb des Normalfahrplans — heranzuziehen. „Tannenberg" zeigte hierbei, wie richtig es gewesen war, das Schiff im Sommer bei den kleinsten Störungen sofort aus dem Dienst zu nehmen und gründlich instand zu setzen. Nun, für die Höchstleistung waren die Kinderkrankheiten überwunden. „Preußen" war durch den Finnland-Fahrplan im wesentlichen gebunden; zu welchen Mitteln man aber greifen mußte, zeigte der 16. September, an dem man, um noch ein Schiff („Odin", der für die ausgefallene „Hertha" einsprang) für die Rückbeförderung frei zu machen, „Preußen" auf der Fahrt von Travemünde nach Helsinki in Pillau noch einmal kehrt machen ließ, so daß „Odin", der seinen Transport in Zoppot absetzte, von dort im Anschluß an „Preußen" als „Planschiff" nach Swinemünde zurückkehren konnte. „Preußen" kam bei dem stark entspannten Fahrplan — alle Zwischenhäfen, auch Memel, fielen im September fort — doch noch mit gewohnter Pünktlichkeit (wichtigste Form der „Werbung mit dem Betrieb"!) in Helsinki an.

Für die völlig reibungslose Bewältigung der Parteitagtransporte, für die der Seedienst Ostpreußen wieder einmal als unmittelbar politisches Werkzeug eingesetzt wurde, waren neben sorgfältiger Vorbereitung und unnachgiebiger Durchführung zwei Umstände entscheidend: das wie meist im September auf der Ostsee schöne Wetter und die hingebende Pflichttreue der Kapitäne, Ingenieure, Offiziere und Besatzungen, denen die genaue Einhaltung aller Fahrzeiten als besonderes Ruhmesblatt zu verzeichnen ist.

Um auch für unvorhergesehene Fälle, die im Kleinen, besonders bei der Verteilung der Liegeplätze in den Häfen, nicht ausgeblieben sind, schlagfertig

zu bleiben, wurde für dieſe Aufgabe in Swinemünde eine Seedienſtbefehlsſtelle und in Pillau eine ihr unterſtellte Unterbefehlsſtelle eingerichtet. In Swinemünde wurde der von den Abſtimmungsfahrten 1920 erfahrene Stettiner Seedienſtexpedient Wodrich, in Pillau der Lloydkapitän Inſpektor Thele eingeſetzt. In der Pünktlichkeit der Abwicklung bei fortlaufendem Betriebe und dem Verzicht auf Improviſation im Großen liegt der weſentliche Unterſchied dieſer Maſſenbeförderung gegenüber den Abſtimmungsfahrten 1920. Bedacht muß werden, daß nunmehr große ſchnelle, geſunde Schiffe verfügbar waren und die Größe der Aufgabe etwa ein Fünftel der von 1920 betrug. So ſteigt durch den Vergleich die Achtung vor dem, was in jener Notzeit geleiſtet worden iſt.

Im Jahre 1937 lief der Eiſenbahnverkehr durch den Korridor, von einigen Ausnahmen abgeſehen, wieder normal. Im Vollgefühl der Erleichterung ſchuf man den „ſchönſten Fahrplan", den der Seedienſt bisher aufzuweiſen hatte. War doch das Arbeiten mit vier Schiffen zur Gewohnheit geworden. In vollſtem Maße wurden die Schönheiten der Weſtſtrecke, der Fahrt zwiſchen Dänemark und Fehmarn hindurch, entlang der mecklenburgiſchen Küſte und der Inſel Rügen, eingeſetzt, um dem deutſchen Oſten durch den reizvollen Reiſeweg neue begeiſterte Beſucher zuzuführen: ſechs Fahrten des Hochſommerfahrplans begannen wöchentlich im Weſten, zwei in Kiel, drei in Travemünde, eine allerdings nur in Warnemünde. Nach den Erfahrungen von 1936, auch 1935, wollte man Swinemünde an keinem Tage auslaſſen. Bei einer ſpäteren Abfahrt von Travemünde als 6,00 Uhr konnten Warnemünde, Binz und Swinemünde nicht angelaufen werden.

Im Oſten wurde Memel aus dem Finnlandfahrplan herausgenommen und beſonders bedient; das von Helſinki nun bei auf 22 Uhr ſpätergelegter Abfahrt in Pillau um 11,30 Uhr eintreffende Finnlandſchiff wurde zwiſchen Pillau und Zoppot neben dem planmäßigen Dampfer „Tannenberg" durchgeführt, um den Reiſenden von Finnland nach Zoppot das Umſteigen in Pillau zu erſparen. Da das Schiff nach Pillau zurückkehren mußte, ergaben ſich für Königsberg neue Sonntags-Seeausflüge nach Zoppot.

Die Erfahrungen ſprachen aber gegen dieſen „ſchönſten Fahrplan":

Es erwies ſich als Fehler, daß Travemünde (Hamburg) nicht unmittelbar mit Memel verbunden war; die finniſchen Reiſenden nach Zoppot waren trotz aller Bemühungen im Gegenſatz zu Pillau ſo wenige, daß dafür der Aufwand von acht Fahrſtunden nicht verantwortet werden konnte; die Zahl der Sonntagsausflügler zwiſchen Pillau und Zoppot war zu gering, um die Koſten einzubringen; auch war es unbefriedigend, daß Lübeck mit ſeinen ſtarken nordiſchen Beziehungen ohne Verbindung mit Finnland blieb. Dabei waren die Ruhezeiten für die Motorſchiffe zu knapp, im Auguſt war daher der Unterhaltungszuſtand nicht mehr ſo, wie er zur „Werbung durch den Betrieb" von Reichsſchiffen verlangt werden mußte.

So hörte die Zeit des Suchens nach dem beſten und „ſchönſten" Fahrplan immer noch nicht auf: für 1938 wurde vorgeſehen: Einſparung der beſonderen

Memelfahrten und der Sonntagfahrten zwiſchen Pillau und Zoppot, Durchführung eines Schiffes von Travemünde über Swinemünde, Zoppot, Pillau nach Helſinki; Abfahrt des Warnemünde und Binz anlaufenden Schiffs auch von Travemünde (6,00 Uhr); alſo vier Fahrten von dieſem Hafen und zwei von Kiel. Warnemünde und Binz ſollten dabei — erforderlichenfalls zum letztenmal — auf die Probe geſtellt werden, ob ſie im Seedienſt einer ſtärkeren Verkehrsentwicklung fähig wären. Nur eine Fahrt wöchentlich fing in Swinemünde an. Dabei meiſt für die Motorſchiffe Ankunft in Travemünde ſchon um 17,00 Uhr, was vortreffliche Anſchlüſſe nach Weſtdeutſchland ergab. Zugleich Verbindung zwiſchen (damals) Litauen und Finnland; zweimal Fahrten von Pillau mit dem ſonſt hier liegenden Schiff zum Rennen nach Zoppot, die ſtarke Beteiligung fanden.

Blieben auch Sonderanſprüche durch Olympiade und Parteitag erſpart, ſo konnte doch auch 1938 der Fahrplan nicht rein ſchematiſch durchgeführt werden. Der Beſuch Oſtpreußens durch finniſche ältere Schüler hatte ſo erfreulich zugenommen, daß zu ihrer Beförderung in beiden Richtungen Ende Mai und Mitte Juli Dampfer „Tannenberg" eingeſetzt werden mußte, womit zugleich wertvolle Erfahrungen geſammelt werden konnten. — Daneben fand zu Pfingſten eine Sonderunternehmung ſtatt: Dampfer „Tannenberg" fuhr für deutſche Jugend nach Öſel zum Grabe von Walter Flex. Die für den Landausflug der Jugend erforderliche Zeit wurde zu einem Abſtecher nach Riga ausgenutzt, der dort weiteſte Kreiſe auf die Bedeutung aufmerkſam machte, die Deutſchland der Schiffahrt nach Oſtpreußen und Danzig beilegt.

1937 hatten über 160 000 Menſchen den Seedienſt Oſtpreußen benutzt, rund 60 v. H. mehr als im letzten vergleichbaren Jahr 1935. Eine Steigerung des Verkehrs im Sommer war nicht mehr möglich. Die Schiffe waren im Juli voll, ebenſo die oſtpreußiſchen Unterkünfte. Um im Ausbau zu bleiben, konnte man nur noch den Herbſtverkehr erweitern. Schon ſeit Jahren hatten Seedienſt und oſtpreußiſche Kreiſe verſucht, Oſtpreußens Beſuchszeit zu verlängern und die außerordentliche Schönheit des oſtdeutſchen Herbſtes auszunutzen. Wenn auch die dabei ergriffenen Maßnahmen in der Öffentlichkeit manches Echo fanden, verpufften ſie wirtſchaftlich meiſt mangels Zuſammenwirkens. Die ſommerliche Überfüllung Oſtpreußens 1937 ließ den Gedanken der Herbſtarbeit weiteren oſtpreußiſchen Kreiſen einleuchten. Der vom Seedienſt ausgehende Anſtoß fand für 1938 in Oſtpreußen eine beſſere Aufnahme dank der inzwiſchen ausgebauten Organiſation der beteiligten Kreiſe im Landesfremdenverkehrsverband; in bewundernswertem Zuſammenwirken ging man unter Führung des Oberpräſidenten und des Landesfremdenverkehrsverbandes von allen Seiten an die Verbeſſerung der herbſtlichen Verkehrs- und Unterkunftsverhältniſſe und an eine Senkung der Herbſtpreiſe heran. Der Seedienſt Oſtpreußen ſtellte hierzu fahrplanmäßige Vorausſetzungen dadurch zur Verfügung, daß noch den ganzen September hindurch ſechs Fahrten wöchentlich mit den drei Reichsſchiffen vorgeſehen wurden, davon zwei aus Travemünde und eine aus Kiel, alle ſechs

über Swinemünde, Zoppot und Pillau. Fahrplanleiſtungen allein genügen aber in ſolchen Fällen nicht, erſt planmäßiges Zuſammenwirken von Fahrplan und Tarif geben Ausſicht auf Erfolg.

Das Tarifgerippe des Seedienſtes Oſtpreußen bewährte ſich im nationalſozialiſtiſchen Reich angeſichts der nationalen und oſtbegeiſterten Welle, die vom Jahr der Machtergreifung ab den Reiſeverkehr nach Oſtpreußen und Danzig kennzeichnete, nicht weniger als die in mühevollen Notjahren erarbeitete Grundform des Fahrplans. Die verbilligten Rückfahrkarten blieben die bezeichnendſte Erſcheinung des Seedienſttarifs. Der Jugendgruppentarif erwies ſich ſo recht als eine Vorbereitung auf die neuen Formen des Reiſens, wie ſie das jugend- und gemeinſchaftsfrohe Reich ſeit 1933 entwickelt hat. Der Gedanke, ſchon im Normaltarif die großen Entfernungen billig zu halten, wurde bei der Ausdehnung des Verkehrs bis Travemünde weiter ausgebaut. Koſtete Swinemünde—Pillau (400 Kilometer) RM 16,—, ſo wurden für die Strecke von Travemünde RM 22,— feſtgeſetzt. Einem Verhältnis der Seeentfernungen 3 : 2 = 1,5 oder mit den tatſächlich gefahrenen Umwegen über Swinemünde und Zoppot entſprechend 5 : 3 = 1,7 ſteht ein Preisverhältnis von 11 : 8 = 1,4 gegenüber. War die erſte Travemündefahrt 1932 vorwiegend, auch tarifariſch, auf Zoppot abgeſtellt geweſen, ſo mußte 1933 ein ordnungsmäßiger Tarif mit dem üblichen Preisunterſchied von RM 2,— im einfachen Normalfahrpreis zwiſchen den Beziehungen nach Zoppot und Pillau erſtellt werden. Das entſtehende Schema:

	Zoppot	Pillau	Memel
Travemünde	20	22	24
Warnemünde	18	20	22
Binz	16	18	20
Swinemünde	14	16	18

ergab um Rückfahrkarten um nur RM 2,—, erhöhte, alſo gegen den doppelten Normalfahrpreis um zwiſchen 40 und 50 v. H. ermäßigte Preiſe und für Jugendgruppen von Travemünde nach Zoppot nur den damals Hamburg in Erſtaunen ſetzenden Preis von RM 5,—! Kein Wunder, daß — beſonders angeſichts der großzügigen Mitarbeit der Lübeck-Büchener Eiſenbahn, die dieſe Ermäßigungsgrundſätze für den Verbandstarif übernahm — die Benutzung ſo ſtark zunahm, daß die S 81 ff geſchilderte Auffangorganiſation nötig wurde. Ihre Benutzung konnte dadurch erzwungen werden, daß Fahrkarten zu den ſtark ermäßigten Gruppenfahrpreiſen nur bei Vorliegen einer Annahmebeſtätigung der Seedienſtmeldeſtelle ausgegeben werden durften. Die im Tarif enthaltene Vertragsſchlußbereitſchaft („Auslobung") wurde alſo für die ermäßigten Preiſe an Bedingungen geknüpft. Dieſe Beſonderheit übernahmen die Eiſenbahnen in den Verbandstarif für den Seeverkehr mit Oſtpreußen.

Die Fahrpreiſe für Kiel wurden zuerſt um RM 2,— höher als für Travemünde feſtgeſetzt, ſpäter, als Kiel neben Travemünde, alſo nicht mehr davor

im Fahrplan lag, wurden beide für den Seedienst gleichgestellt. Zwischen Binz und Swinemünde wurden, um einen Wettbewerb der staatlichen gegen die angestammte Stettiner Schiffahrt auszuschließen, Tarife nicht festgesetzt und Fahrkarten nicht ausgegeben. Auch wurden die Tarife Swinemünde und Binz nach Westen so bemessen, daß eine Unterbietung der den Rügenbesuchern bisher gebotenen Seereisemöglichkeiten vermieden wurde. Diesem Gedanken der Rücksichtnahme auf lebensfähige private Schiffahrt begegnen wir im Seedienst Ostpreußen mehrfach, sowohl in der Fahrplan- wie in der Tarifgestaltung, besonders im Finnlandverkehr. Er ist ein Grundsatz deutscher Verkehrspolitik. Ebenso wie bei der Vermeidung des Preiswettbewerbs gegen den Korridorverkehr der Reichsbahn sehen wir auch hier negative Belastungen des zu mancherlei positiven Sonderleistungen genötigten Staatsbetriebes. Sie tragen mit dazu bei, daß der Betrieb niemals gewinnbringend wird.

Die gesteigerte Unternehmungslust, die unter Adolf Hitler alle staatliche Arbeit belebt hat, wirkte sich im Seedienst Ostpreußen in mannigfachen tarifarischen Versuchen aus. Wurde schon von jeher den Besuchern der Deutschen Ostmesse in Königsberg eine Fahrpreisermäßigung gewährt, so wurde jetzt ein vereinfachter eigener Tarif mit über 60 v. H. Ermäßigung für Rückfahrkarten zur Verfügung gestellt, wobei kein Zusammenschluß zu Gruppen gefordert wurde. Zur Erreichung des besonderen Zweckes sind die Karten für die Rückfahrt nur gültig, wenn der Messebesuch durch Stempelaufdruck bescheinigt ist. Zur Förderung des Herbstverkehrs wurden diese Karten zur Rückfahrt bis zum Ende der Betriebszeit gültig gemacht. Das Olympiajahr 1936 nötigte dazu, diesen „Tarif für Sonderveranstaltungen" auch für den Besuch der Berliner Wettkämpfe, der Kieler Woche und der sich großartig entwickelnden Reitveranstaltungen von Insterburg und Trakehnen freizugeben; auch die Reichstagung der Nordischen Gesellschaft in Lübeck 1937 wurde einbezogen. Der Nachteil dieses Tarifs war zunächst, daß er nur auf den Schiffen galt, so daß die Reisenden bei längeren Eisenbahnzufahrten statt der bei der durchgehenden Urlaubskarte gewährten Sätze der Ostpreußenrückfahrkarte gewöhnliche, nur um 20 v. H. ermäßigte Urlaubskarten bis Swinemünde lösen mußten. Schon wenig jenseit Berlin war damit die Preiserhöhung auf der Bahnstrecke höher als die Sonderermäßigung auf See. Die dadurch erregte Verärgerung der Reisenden wurde seit 1938 vermieden, da die Reichsbahn bewogen werden konnte, ihre für die Seedienstürlaubskarten gewährten niedrigen Anteile auch für diesen Sondertarif zur Verfügung zu stellen.

Die Erwartung künftiger häufiger Gruppenfahrten der großen Gliederungen der Partei führte zur Einführung eines Tarifs mit der soldatischen Bezeichnung „Hundertmanntarif". Zu den gleichen Preisen wie der Tarif für Sonderveranstaltungen sollte er zu gruppenweisem Besuch der Ostgebiete anregen und zugleich dem mehrfach beobachteten Hauptnachteil der sonstigen Gesellschaftsreisetarife abhelfen, die eine geschlossene Rückreise erfordern. Gerade die Besucher Ostpreußens fahren wohl unter Umständen geschlossen hin, ver-

teilen ſich dann aber auf die ganze weite und vielſeitige Provinz, ſo daß eine gemeinſame Rückreiſe nicht in Frage kommt. Der Vorteil der verbilligten Hinreiſe wurde dabei durch die ohne Ermäßigung durchzuführende Einzelrückreiſe mehr als aufgehoben. Um ſolche verlängerten Beſuche in Oſtpreußen, Danzig und Memel zu fördern, wurde bei dem neuen Hundertmanntarif Einzelrückreiſe binnen zwei Monaten zugelaſſen, außerdem der Fahrpreis nach oder von Zoppot, Pillau und Memel gleichgeſtellt. Der Tarif erhielt folgende Form:

zwiſchen	und Zoppot Pillau Memel	Pillau
Kiel Travemünde Warnemünde	16,—	—
Swinemünde Binz	12,—	—
Zoppot	—	3,—

Später wurden alle Verkehrsbeziehungen bis einſchließlich Finnland in den Tarif einbezogen, es wurde aber grundſätzlich vermieden, ihn auf beſtimmte Ermäßigungshundertſätze feſtzulegen. Vielmehr wurden die Preiſe nach den Bedürfniſſen des Einzelfalles feſtgeſetzt. Auch der Hundertmanntarif wurde an die Ordnungsbeſtimmungen zur Verhütung von Überfüllungen, vor allem den Voranmeldezwang gebunden.

Um den Maſſengruppen des Jahres 1936 eine Erleichterung zu geben, wurde noch unter den Sätzen des Hundertmanntarifs — aber über denen des Jugendgruppentarifs — ein 300-Manntarif geſchaffen. Er betrug nach Zoppot/Pillau für die Weſthäfen RM 14,—, für Swinemünde und Binz RM 10,—. Er wurde als Seedienſtanteil für die Fahrpreiſe der 1936 von Berlin aus durchgeführten GSS eingeſetzt, an denen die Reichsbahn ſich mit um 60 vH ermäßigten Anteilen beteiligte. Der 300-Manntarif wurde aufgehoben, nachdem er ſeine Schuldigkeit getan hatte. Die NS.-Gemeinſchaft „Kraft durch Freude" genoß von da ab die Sätze des Jugendgruppentarifs.

Die Sätze des Hundermanntarifs gaben 1938 eine günſtige Handhabe für die Förderung des Herbſtverkehrs. Ähnlich wie im Tarif für Sonderveranſtaltungen wurde der Betrag von RM 16,— für alle Rückfahrkarten zugeſtanden, die über Travemünde und Kiel (nur) n a c h dem Oſten und zurück benutzt werden durften. Sie wurden auch in den Verbandstarif von nordweſtdeutſchen Bahnhöfen über See nach Oſtpreußen und Danzig eingebaut.

Iſt ſchon aus manchen der erwähnten Maßnahmen die ſteigende Mitarbeit der Reichsbahn an den Maßnahmen des Seedienſtes zur Förderung des Oſtreiſeverkehrs zu erkennen, ſo verdient beſondere Erwähnung die 1934 durch den Stellvertretenden Generaldirektor und nachmaligen Staatsſekretär Kleinmann

getroffene Entſcheidung über die grundſätzliche Mitarbeit der Reichsbahn bei der wichtigſten Fahrkartengattung. Wie erinnerlich, hatte der Seedienſt allgemeine Rückfahrkarten mit 25 v. H. Preisermäßigung ſchon eher als die Reichsbahn. Er gab Rückfahrkarten mit 50 v. H. Ermäßigung im Anſchluß an die Ferienſonderzüge nach Swinemünde aus und vereinfachte dies Syſtem ſchließlich, um Überwachung zu ſparen, indem alle Rückfahrkarten zwiſchen Swinemünde und Zoppot/Pillau ſo billig gemacht wurden (nur RM. 2,— mehr als die einfachen Fahrkarten, alſo rund 40 v. H. Ermäßigung), daß eine Ausnahme für die Ferienſonderzugreiſenden entbehrlich wurde. Da war es zum letzten Male, daß aus Kreiſen der Reichsbahnleitung Bedenken wegen Wettbewerbs des Seeweges erhoben wurden. Dieſen Standpunkt hat das Miniſterium nie geteilt. Der Seeweg iſt durch Länge, Nebenkoſten, Verpflegung ſo belaſtet, daß er nicht billiger iſt als der Landweg. Er bietet aber andere Vorzüge, die manchen reizen, viele vielleicht erſt für die Reiſe nach Oſten gewinnen. Die damals z. T. noch ſchwache Beſetzung der Korridorzüge hätte ſich eher aus dem Wettbewerb der eigenen, um 40 v. H. verbilligten Ferienſonderzüge der Reichsbahn erklären laſſen. So entſchied Kleinmann, daß die Reichsbahn die überlieferte Oſtpreußenförderung durch Schaffung der um 40 v. H. ermäßigten „Oſtpreußen-Rückfahrkarte" für den Landweg verſtärken und ſich gleichzeitig mit ebenſo ſtark ermäßigten Anteilen am Zubringerverkehr zum Seedienſt Oſtpreußen (wenigſtens im Verkehr mit Zoppot, Pillau und Memel) beteiligen ſollte. Damit war auch der Weg zur Bahn/See-Karte frei, die in einer Richtung für den Bahn-, in der anderen für den Seeweg galt und auf beiden Wegen entſprechende Preisermäßigungen bot. Schon 1926 hatte Oſtpreußen darum gebeten. Sowohl Bahn wie Seedienſt haben den Gedanken mehrfach geprüft, konnten aber jeder die Befürchtung nicht überwinden, daß der Verkehr dadurch in einer Richtung abwandern würde. Beſonders der Seedienſt, der frühzeitig Rückfahrkarten eingeführt hatte, mußte dieſe Sorge haben. Nachdem beiderſeits die Oſtpreußenförderung durch Rückfahrkarten erneut aufgenommen war, hat das Wagnis ſich bewährt: das Reiſeziel wurde ſo viel ſtärker beſucht, daß beide Verkehrsmittel Nutzen davon hatten.

Techniſch bot die Bahn/See-Karte manche Beſonderheiten. Da Danzig nicht an der Reichsbahn lag, mußte hier eine Sonderregelung getroffen werden: die Bahn/See-Karte galt auf dem Bahnwege bis Marienburg, auf dem Seewege bis Zoppot. Die Beförderung zwiſchen beiden blieb Sache der Reiſenden. Ebenſo wurden im Verkehr nach Memel, Tilſit und Königsberg (hier Anſchluß mit der Cranzer Bahn zur Haffſchiffahrt) als Bahnendpunkte und Memel als Seedienſtendpunkt zugeſtanden, um der noch mannifach zerriſſenen Grenzlage Oſtdeutſchlands Rechnung zu tragen. Für die Privatbahn-Binnenſchiffahrtsſtrecke Königsberg—Cranzbeck—Memel wurde mit den Privatunternehmen ein ermäßigter Anſchlußpreis von RM 7,— verabredet. Der Gedanke, daß der Endpunkt der Hinreiſe mit dem Anfang der Rückreiſe

nicht übereinzuſtimmen brauchte, wurde weiter für den in Oſtpreußen beſonders wichtigen Wanderverkehr ausgebaut; auf die Übereinſtimmung dieſer Punkte wurde überhaupt verzichtet. Die auch in anderen Gegenden beſtehenden Rundfahrkarten der Reichsbahn wurden nun durch „Halbrundfahrkarten" ergänzt, bei denen gerade an die Möglichkeit gedacht war, in Oſtpreußen zwiſchen beiden Enden der Bahn/See-Karte die verſchiedenſten Wege zu benutzen. Da die Beſtimmung auch für die Reiſen *aus* Oſtpreußen ins Reich galt, entſtand die Möglichkeit, z. B. die Hinreiſe über Pillau — Seeweg — Travemünde nach Köln und die Rückreiſe ab Mainz über den Landweg auszuführen. Die Köln-Düſſeldorfer Dampfſchiffahrt gewährte für ihre Zwiſchenſtrecke gleichfalls eine Ermäßigung. So griff das Oſtpreußenintereſſe immer weiter.

Danzigs und Memels Sonderlage erfuhr noch eine weitere Berückſichtigung, indem hier auch bei der Abreiſe der Anfangsort der Hinreiſe (z. B. Memel oder Zoppot) und der Endpunkt der Heimreiſe nicht übereinzuſtimmen brauchten.

Ähnlich den Rundreiſen der Reichsbahn hatte ſchon vor Jahren der Seedienſt in mühevoller Zuſammenarbeit mit der Haffſchiffahrt und den Reichs- und Privatbahnen in Oſtpreußen „Ringverkehre" um die beiden Nehrungen eingeführt, deren Fahrſcheinhefte — zwei Monate gültig — beliebige Fahrtunterbrechungen erlaubten. Sie mußten in der einmal begonnenen Richtung weiterbenutzt werden, ſo daß immer ein Weg über Haff und einer über See ging. Dabei ſtanden folgende Wege zur Verfügung:

1. Pillau—Memel	Seeweg
2. Memel—Schwarzort—Nidden —Roſſitten	Haffſchiffahrt
3. wahlweiſe:	
a) Roſſitten—Cranzbeck —Königsberg oder	Haffſchiffahrt und Cranzer Eiſenbahn
b) Roſſitten—Labiau —Königsberg oder	Dampfer
c) Roſſitten—Labiau oder Labiau—Königsberg	Dampfer Reichsbahn
4. a) Königsberg—Pillau oder	Reichsbahn
b) Königsberg—Pillau	Dampfer

Alſo ein ſehr verwickeltes Gebilde, das aber dem Reiſenden jede denkbare Möglichkeit bot.

In ſolchen Maßnahmen, wie auch in der koſtenloſen Aufnahme der oſtpreußiſchen Binnenwaſſerwege in die Werbung kam das Beſtreben des Seedienſtes zum Ausdruck, dieſe Binnenſchiffahrt, die den Reiſenden unendliche Schönheiten zu zeigen hat, auch unter Opfern zu fördern. Nach 1933 wurde der Ringverkehr zweifach erweitert: alle eigenen Rückfahrkarten (alſo ohne den Verbandsverkehr) zwiſchen Memel und Seedienſthäfen weſtlich davon galten

ſeitdem wahlweiſe zu einer Fahrt über Haff; eine Maßnahme, die nötig war, da Memel im Fahrplan nur einmal wöchentlich angelaufen werden konnte. Der Nachteil, daß dieſe Erleichterung wegen der vielen beteiligten Kleinunternehmen*) im Verbandsverkehr über die Seedienſthäfen hinaus nicht gelten konnte, mußte in Kauf genommen werden. Eine andere Maßnahme ſtellte die Verbindung mit den Straßen des Führers her: Es wurde 1938 eine Rundfahrkarte Königsberg—Zoppot geſchaffen, von der der eine Weg mit dem Reichsbahnautobus, der andere zwiſchen Zoppot und Pillau mit dem Seedienſt, zwiſchen Pillau und Königsberg mit der Reichsbahn oder Binnenſchiffahrt auszuführen war.

Neue ſchwierige Aufgaben ſtellte die Tarifgeſtaltung für den Verkehr mit Finnland. Die Tarife mußten billig ſein, um aus Oſtpreußen und Danzig für die Finnen ein neues, als nahe und vorteilhaft empfundenes Reiſegebiet zu machen, ſie durften aber nicht zu billig werden, um nicht über Pillau—Königsberg—Marienburg—Schneidemühl einen ſtaatlichen Wettbewerbsweg nach Berlin neben die aus eigener Kraft lebenden privaten deutſchen und finniſchen Dampferlinien zwiſchen Stettin und Helſinki zu ſtellen. Da die Ausländer in Pillau die um mehr als 40 v. H. ermäßigten Oſtpreußenrückfahrkarten gegen „Regiſtermark" (Kurs zur Reichsmark 1937/38 etwa 67 v. H.) kaufen konnten, war doppelte Vorſicht geboten. Die Fahrgelder mußten dabei vom Seedienſt ab Helſinki in Deviſen erhoben werden, um die Hafenkoſten bezahlen zu können, da der Seedienſt nicht über die Deviſenquelle der Privatſchiffahrt — Frachteinnahmen verfügte. Die Deviſeneinnahmen wurden dadurch beeinträchtigt, daß die Bezahlung der Rückreiſe zum Normaltarif, aber in Regiſtermark, nicht verhindert werden konnte. Dies führte zur Schaffung beſonders billiger, in Finnmark erſtellter und auch nur ſo zahlbarer Rückfahrkarten nach Memel, Pillau und Zoppot, in die nach finniſchem Brauch Bettplatz und Pauſchalverpflegung mit einbegriffen waren. Die Preiſe betrugen 1938: Rückfahrt Deckplatz FM 400,—, Einfache „Paſſage" (entſprechend der I. Klaſſe) FM 700,—, Rückfahrt „Paſſage" FM 1100,—. In dem Preis der „Paſſage" waren Bettplatz und Verpflegung mit einbegriffen. Im übrigen wurde das Tarifſchema des Seedienſtes auf den Finnlanddienſt übertragen. Dabei wurden die einfachen Normalfahrpreiſe ſo geſtaltet, daß ſie zum Wettbewerbsſchutz für die Privatſchiffahrt über Swinemünde beſonders hoch waren, nach Travemünde zu aber nur noch geringfügig weiter anwuchſen. Da die Tarife von Helſinki nach Zoppot, Pillau und Memel gleich waren, ergab ſich der richtige Preis für Swinemünde durch Zuſammenſtoß des für Zoppot geltenden Finnlandpreiſes (RM 20,—) und des Streckenpreiſes (RM 14,—). Gegen dieſe RM 34,— bedeutete der Fahrpreis bis Travemünde mit nur RM 36,— keine weſentliche Erhöhung.

*) Memeler Dampfſchiffsgeſellſchaft m. b. H., Reederei Götz-Königsberg, Rob. Meyhoefer-Königsberg, Oſtdeutſche Eiſenbahngeſellſchaft, übrigens für die Strecken Königsberg—Pillau und Königsberg—Labiau auch die Reichsbahn.

Aus dieſen und noch vielen anderen Einzelheiten ſetzte ſich das durch die Vielzahl der Häfen und Verkehrsbeziehungen reichlich bunte Bild des Seedienſttarifes zuſammen.

Alles nähere zeigt die beigegebene Fahrpreistafel des Tarifs von 1938, in der „auf Vorrat" auch Preiſe vorgeſehen waren, denen zur Zeit keine Fahrplanmöglichkeiten entſprachen (Anhang III).

Die Werbung*), neben der Fahrplan- und Tarifgeſtaltung die dritte große Aufgabe für die Leitung eines Verkehrsbetriebes, hat nach 1933 in den Grundformen nicht geändert zu werden brauchen. Neben den beſcheidenen normalen „wirtſchaftlichen" Werbemitteln, dem ſich immer mehr zu einem Kunſtwerk auswachſenden Auskunftsheft und den Bahnhofsaushängen, blieben Nachrichtenübermittlung durch die Zeitungen, „Werbung mit dem Betrieb" und „Werbung durch das Reiſeziel" in Gemeinſchaft mit dem Reiſeziel**) die wichtigſten Formen des Kampfes um Fahrgäſte und damit um Beſucher für Oſtpreußen und Danzig.

Aber wie anders war jetzt der Erfolg! Wie viel ſtärker war das Echo, das die Zeitungsnachrichten fanden, ſeit die maßgebende Stelle, das Reichsminiſterium für Volksaufklärung und Propaganda, die Preſſe eindeutig darüber unterrichtet hatte, daß der Seedienſt kein gewinnbringender oder gewinnerſtrebender Betrieb, ſondern eine nationale Opfermaßnahme zur Förderung des oſtpreußiſchen Aufbaues durch Fremdenverkehr iſt! Wie kraftvoll loderte nun in ganz Deutſchland bis weit in den Weſten die Oſtbegeiſterung empor! In welch mächtigen Kundgebungen nahm die ganze Bevölkerung der Hafenſtädte und ihrer Umgebung Anteil an den verſchiedenen „erſten Fahrten"!

Die erſten Beſuche in Lübeck ſind ſchon geſchildert, die Jungfernreiſe***) der „Tannenberg" war ein förmlicher Triumphzug, und die Rückwirkung dieſer Ereigniſſe auf die geſamte Preſſe war ſo ſtark, daß die Schiffe auch tief im Binnenlande geradezu volkstümlich geworden ſind. Trotz der im ſchweren Jahre 1936 aufgetretenen mehrfachen Betriebsunterbrechungen des Dampfers „Tannenberg" (Kinderkrankheiten, die von dem Pionierwagnis einer ſolchen Neukonſtruktion kaum zu trennen ſind), war im Jahre 1937 das Zutrauen und die Vorliebe zu dieſem Schiff ſo groß, daß zur Verhütung von Überfüllungen die Sommerwerbung eingeſchränkt werden mußte.

Anregungen zu weiteren Sondermaßnahmen der Werbung mit dem Betrieb kamen aus den verſchiedenſten Kreiſen. Den Anfang machte 1934 eine Jugendführerfahrt der Hitler-Jugend, durch die die jugendfrohe Überliefe-

*) Hierzu vergleiche Ebhardt: „Schiffahrtswerbung für Oſt- und Nordſee", Olympiaheft der Zeitſchrift „Deutſche Werbung", Berlin 1936.

**) Insbeſondere von der Jugend gern geleſen wurde ein bebildertes Heft, das die Erlebniſſe der See- und Landreiſe ſchilderte.

***) Schon vorher hatte der Dampfer die Geſamtbelegſchaft der Stettiner Oderwerke, der Werft, die auch dieſes Schiff geſchaffen hatte, zu einem fröhlichen Tagesausflug auf die Oſtſee vereinigt.

rung im Seedienſt fortgeführt wurde. Auch das Zuſammenwirken mit den Reiſezielen — Oſtpreußen und Danzig — wurde durch ſolche Studienfahrten erneuert. Die ſtraffe Organiſation des deutſchen Fremdenverkehrsweſens hat dieſe Arbeit weſentlich gefördert.

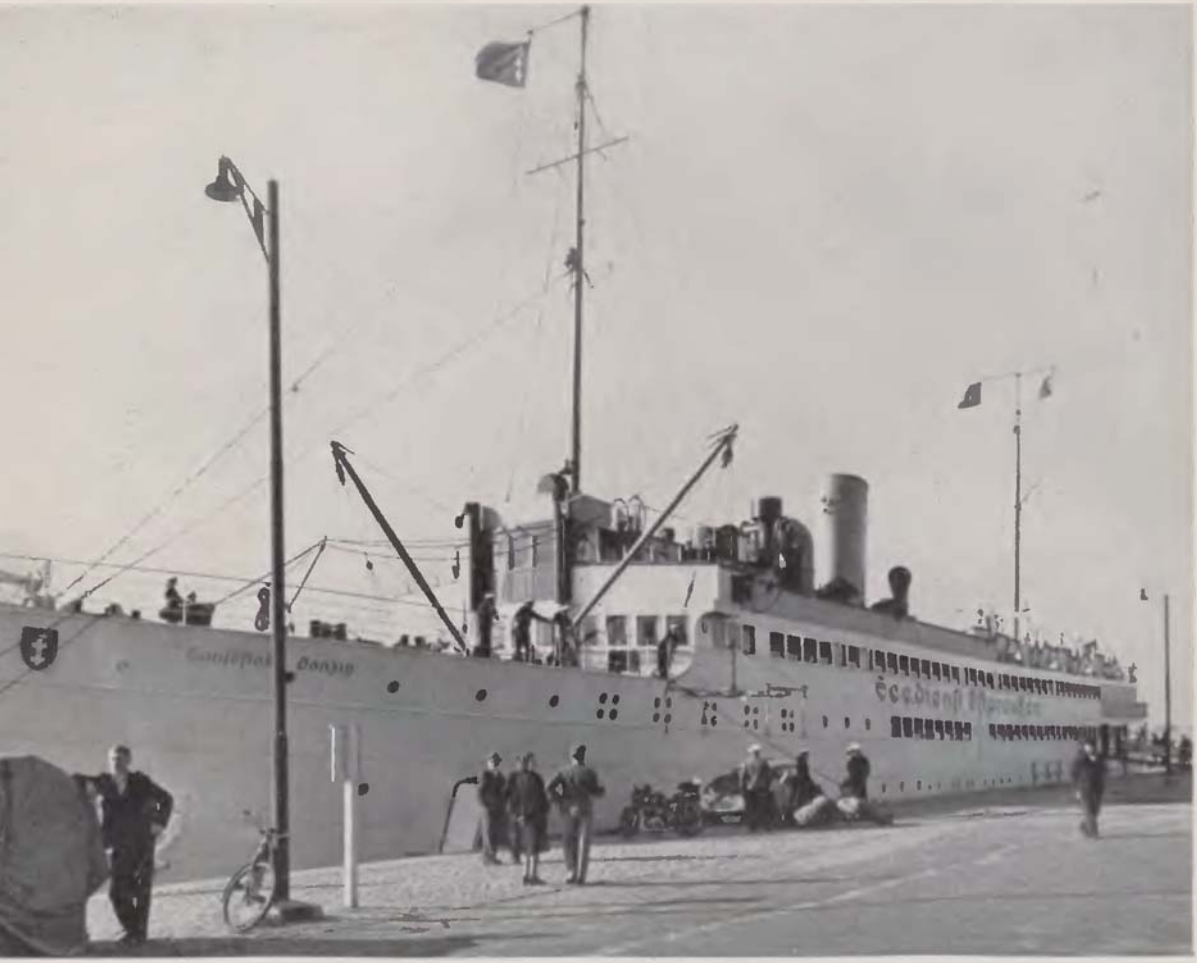
Alle neu auftretenden Möglichkeiten, mit dem Seedienſt für den Oſtgedanken und die Liebe zur See zu wirken, wurden freudig ergriffen. So fuhren auf eine vom Seedienſt Oſtpreußen an die neugegründete NS.-Gemeinſchaft „Kraft durch Freude" gerichtete Einladung ſchon zum 1. Mai 1934 faſt 1000 deutſche Arbeiter aus Stettin nach Danzig und 1000 Danziger von Zoppot nach Königsberg, um ſo eine Verbrüderung der Volksgenoſſen aus Pommern, Danzig und Oſtpreußen in den gewaltigen Aufmärſchen und den Volksfeſten des erſten Mai zu fördern. Die fröhliche, faſt an rheiniſche Gewohnheiten erinnernde Gaſtlichkeit der Danziger bewährte ſich gerade bei ſolchen Gelegenheiten.

Ein unvergeßliches Erlebnis war 1937 die erſte Studienfahrt von 200 Auskunfts- und Abfertigungsbeamten des Außendienſtes der Reichsbahn, bei der es auf dem Zoppoter Seeſteg zu einem Zuſammentreffen mit 200 volksdeutſchen Danziger Eiſenbahnern aus damals polniſchem Dienſt kam. Fahrten mit Reiſebürofachleuten und Zeitungsberichtern ſchloſſen ſich an.

Einige Jahre lang wurde im Zuſammenwirken mit dem Landesfremdenverkehrsverband Oſtpreußen und der Werbeſtelle des Danziger Senats, angeſchloſſen an die beſonders im weſtdeutſchen Induſtriegebiet ſtarken Verbände heimattreuer Oſt- und Weſtpreußen eine lebhafte Vortrags- und Ausſtellungstätigkeit betrieben. Um über den engeren Kreis der Beſucher der Ausſtellungen und Verſammlungen hinaus auf die ganze örtliche Bevölkerung zu wirken, bewährte ſich die gleichzeitige Schaffung von Oſtpreußen- und Danzig-Schaufenſtern in Reiſebüros und (z. B. mit oſtpreußiſchen Erzeugniſſen des Gewerbefleißes und der Heimatkunſt) auch in anderen Geſchäften. Es zeigte ſich dabei wieder der Vorteil der engen Verbindung des Seedienſtes mit Hamburg-Amerika-Linie und Lloyd, deren verzweigtes Vertreternetz ſich allenthalben gern für den als eigene Angelegenheit empfundenen Seedienſt Oſtpreußen einſetzte.

Eine der gelungenſten Werbeaktionen war die Zuſammenarbeit mit dem neugegründeten Reichsbund Deutſcher Seegeltung, deſſen Führer, Vizeadmiral von Trotha, wie wohl kein anderer es verſtanden hat, auf dem Wege über die Jugend das ganze Volk für den Seegedanken zu erfaſſen. Alte Verbindungen konnten hier nutzbar gemacht werden. Wer Gelegenheit gehabt hatte, die Wirkung der von dem Bunde betreuten damals Potsdamer Schiffsmodellbauſchule zu beobachten, konnte leicht auf den Gedanken kommen, auch vom Dampfer „Tannenberg" ein ſolches Modellſchiff 1 : 20 bauen zu laſſen. Der Gedanke wuchs ſich bald aus: es wurde aus vorhandenen weiteren Modellen eine „Oſtpreußenkleinflotte" zuſammengeſtellt, für die die auf Oſtpreußen be-

Abstimmungsfahrten 1920: Auf einem Reichsbahnfährschiff der alten Heimat entgegen



Motorschnellschiff „Hansestadt Danzig". Kraftfahrzeugverladung in Travemünde

Motorschnellschiff „Preußen" legt von Zoppot ab

Der Ostreiseweg der deutschen Jugend

Jugend
auf froher
Fahrt

Turbinendampfer „Tannenberg" am Seedienstbahnhof in Swinemünde

Im Hafen von Helsinki. „Preußen" als Brücke von Jugend zu Jugend

Kraftwagenverladung am Turbinendampfer „Tannenberg". Hebebühne in Swinemünde

Handgepäck

Der Reiseweg als Erholung

Der Besuch der Schiffe des Seedienstes ist immer wieder ein Ereignis für Zoppot.

Frohgemut fahren die „Heimattreuen" nach dem befreiten Memel.

Lange grüßen Rügens malerische hohe Ufer herüber.

Spätherbst 1939: Mit Kisten und Kasten, mit aller fahrenden Habe, kehren die Baltendeutschen heim.

Wieder steht der Seedienst Ostpreußen bereit. Deutschlands beste Schiffe werden eingesetzt.

Auch in der Zukunft wird die Schiffahrt dem Ostgedanken dienen!

züglichen Schiffsnamen maßgebend waren: Panzerschiff „Hindenburg", Kreuzer „Königsberg" und Dampfer „Tannenberg"! Diese Kleinflotte fuhr zunächst auf Fernlastkraftwagen über die Straßen des Führers nach Westfalen, überall von einer begeisterten Bevölkerung gegrüßt. Dann ging es über die westdeutschen Kanäle zum Rhein. In den volkreichen Städten Westdeutschlands war dieser Form der Werbung — fast schon Propaganda — überall ein starker Erfolg beschieden.

Post hoc, ergo propter hoc — anders als nach diesem Satz in Verbindung mit einem gewissen gesunden Gefühl und einigen wenigen Anzeichen kann der Werber die endgültige Wirkung seiner Arbeit an der Stelle, auf die es ankommt, nicht beurteilen: — An der Zahl der Fahrgäste! Der zeitweise kaum zu bewältigende Andrang von Reisenden, die 1937 mit der „Tannenberg" gerade über Kiel nach Danzig und Ostpreußen fahren wollten, dürfte sicherlich zu einem Teil auf die Werbung durch die Ostpreußenkleinflotte zurückzuführen sein.

Die Aufgaben des Jahres 1936 und die Erfahrungen des Finnlanddienstes hatten ergeben, daß mit dem vorhandenen reichseigenen Schiffspark auf die Dauer nicht auszukommen war. Die eingesetzten Privatschiffe waren im Grunde unzureichend, zudem sämtlich über 30 Jahre alt. Der Oberpräsident von Pommern als Chef der Wasserbaudirektion Stettin beantragte, durch Bau von drei weiteren Seedienstschiffen eine Flotte von ebensovielen Schiffen zu schaffen, wie sie 1936 hatte eingesetzt werden müssen. Der Reichsverkehrsminister machte sich den Gedanken zu eigen; finanzielle Gründe und die Überlastung der deutschen Schiffbauindustrie mit anderen, nicht zuletzt Auslandsaufträgen, führten dazu, zunächst nur das vierte Schiff zu bauen. Die Bereederung wurde dem Norddeutschen Lloyd übertragen, der 1934 hinter der Hapag zurückgestanden hatte, die mit zwei Schiffen, darunter dem größten, im Seedienst Ostpreußen vertreten war.

Über die Baugestaltung zu berichten, sei berufener Feder nach der Fertigstellung vorbehalten*). Einige Grundgedanken gehören aber hierher. Die Verkehrsaufgaben des Schiffs mußten zweierlei sein, an sich arg verschieden:

Massenbeförderung von Westen nach Zoppot und Pillau
und hochwertige Beförderung im Finnland—Ostpreußendienst.

Gerade auf dieser Strecke hatten sich neue Bedürfnisse entwickelt, denen die bisherigen Schiffe nicht entsprachen. Die Fürsorge für den höherzahlenden Fahrgast z. T. internationaler Prägung, die im Überseeverkehr den Weltruf der deutschen Schiffahrt begründet hat, die Sorge für Fahrten mit Behagen und fröhlichem Lebensgenuß, wie sie auf finnischen Dampfern ebenso wie auf denen der Firma Rud. Christ. Gribel-Stettin herrscht, war im kurzfristigen Verkehr zwischen Swinemünde und Pillau vielleicht allzusehr hinter der Pflege einer etwas spartanisch-kameradschaftlichen Massenverkehrsform zurückgestellt

*) Zunächst Reiners in „Die Technik im Ostseeraum" 1939, Nr. 12, S. 231.

worden. Nur übermenschliche Anstrengungen der Schiffsbesatzungen konnten dabei höherzahlende Fahrgäste noch einigermaßen zufriedenstellen. Wir haben gesehen, daß durch Beschränkung der Gruppenhöchstzahl auf 300 Köpfe Mißständen mit Erfolg entgegengetreten werden konnte. Unbequem blieb für die Fahrgäste, die aus dem unter dem Hauptdeck gelegenen Kammerdeck nach oben strebten, daß sie, die neben dem wenig oder nicht ermäßigten Fahrgeld noch einen Bettplatz bezahlt hatten, denen aber die Schlafkammern keine Sitzgelegenheit für die Dauer boten, bei stark besetztem Schiff sich durch das Gedränge auf zwei Decks hindurcharbeiten mußten und die guten, sonnigen und aussichtsreichen Plätze auf den oberen Decks inzwischen besetzt fanden. Je länger die Strecke wurde und je mehr man sich auch um Ausländer zum Besuch für Ostpreußen und Danzig bemühte, bei denen die Erziehung zur Volksgemeinschaft nicht ohne weiteres vorausgesetzt werden konnte, desto mehr mußte versucht werden, ohne Benachteiligung der Massen (die übrigens bei den finnischen Jugendfahrten nach Ostpreußen auch im Auslandsverkehr zu berücksichtigen sind) den höherzahlenden Fahrgästen mehr Bequemlichkeit zu bieten.

Auf dem vierten Reichsschiff wird die Lösung dieser Aufgabe in folgender Art versucht: unter Verzicht auf entbehrliche Gesellschaftsräume wird das Promenadendeck als Unterkunftsplatz für Massen — der vorderste Teil als Jugendherberge — eingerichtet, darüber wird ein Kammerdeck geschaffen. Das ist möglich, da das Hauptdeck nicht die für Kraftwagen erforderliche Überhöhe braucht, wie bei „Tannenberg". Dieses Kammerdeck erhält beiderseits schmale freie Decks für die Kammerfahrgäste, denen das nahe Bootsdeck bei schwach besetztem Schiff ebenfalls zur Verfügung steht. Diese besser ausgestalteten Kammern rechtfertigen einen höheren Preis, während im unteren Schiff weitere Kammern zu ermäßigten Bettpreisen eingebaut werden. So soll das Schiff etwa 1300 Fahrgästen Liegeplätze bieten, davon über 200 in Kammern. Bis zu 20 Kraftwagen sollen auf Back und Achterdeck befördert werden können.

Die andere Besonderheit des Schiffs ist seine moderne Einrichtung für Kohlenfeuerung, die unter allen Umständen die Unabhängigkeit von der Auslandswirtschaft sicherstellen soll. Als Antrieb wird eine bewährte turboelektrische Maschine gewählt, die Schwierigkeiten verhüten soll, wie sie bei Dampfer „Tannenberg" zuerst aufgetreten waren. Die dadurch vergrößerte Maschinenanlage und die schweren Kohlenbunker nötigen zu beträchtlicher Größe und Völligkeit des Schiffs, so daß angenehme Seeeigenschaften zu erwarten sind. Am 14. Oktober 1939, mitten im Kriege und doch pünktlich zur vorgesehenen Stunde, ist „Marienburg" — so wurde das vierte Schiff getauft — vom Stapel gelaufen. Dann nahmen andere, im Augenblick dringendere Aufgaben die Kräfte der Werft in Anspruch.

Sechster Abschnitt

Der Seedienst Ostpreußen vor Kriegsaufgaben

Dienten die Anstrengungen des Seedienstes Ostpreußen in den Jahren 1937 und 1938, wie schon von 1926 bis 1935, der inneren Vorbereitung des deutschen Volkes und seiner Jugend auf die großen Zukunftsaufgaben im Osten, so sollte das Jahr 1939 Erfüllung hochfliegender Hoffnungen und unmittelbaren Dienst im Zeitgeschehen bringen. Die seit zwanzig Jahren angewachsene ungeheure Spannung, die Folge der einem verlogenen Friedensgedanken entsprungenen Diktate von Versailles, hatte ihren Meister gefunden, der die nach Befreiung drängenden Kräfte zu nutzen verstand. So brachte die Zeit in friedlichen Lösungen die Neuordnung des völkischen Zusammenlebens im böhmisch-mährischen Raume, die Schaffung einer freien Slowakei, die Rückgliederung des schönen Memellandes, die Befreiung und Heimkehr der Ostmark und zuletzt den kriegerischen Wettersturm, der in knapp drei Wochen zur völligen Vernichtung des polnischen Staates führte. Blieb von den Maßnahmen des Jahres 1938 die Ostsee bis auf gewisse Bereitschaften unberührt, so reichte schon das erste Ereignis des Jahres 1939 in ihren Raum hinein: ohne Blutvergießen kehrte das Memelgebiet in das größer gewordene Deutsche Reich zurück.

Wie sehr der Seedienst Ostpreußen seit 1927 dazu beigetragen hatte, in der deutschen Bevölkerung von Memel das Bewußtsein zu stärken, daß das Deutsche Reich hinter ihr stand, bewiesen die lebhaften Kundgebungen bei den ersten Schiffsbesuchen des Jahres 1938. Fremdvölkische Provokateure aber versuchten, daraus Unheil zu stiften. Bei dem damaligen Mangel einer von Litauen zugelassenen volksdeutschen Organisation in Memel konnte die spontane Bewegung schwer abgebremst werden. Es entstand die Gefahr, daß die Dinge zur Unzeit und infolge der Herausforderungen durch litauische Eindringlinge blutig zur Entscheidung drängen könnten, ehe der Führer mit seinem behutsamen Einsatz der deutschen Kraft den von ihm gewollten Erfolg herbeiführen konnte. Es spricht für den deutschen Wunsch nach einer friedlichen Lösung, daß der schwere Entschluß gefaßt wurde, vier Wochen lang auf die Besuche der Seedienstschiffe in Memel zu verzichten, bis die Volkserregung sich wieder gelegt hatte. Da zur Vermeidung weiterer Beunruhigung diese Fahrplanänderung nicht veröffentlicht werden durfte, hatten die Reedereien und Hafenvertretungen sehr geschickt vorzugehen, um die Reisenden ohne Nachteil, also auf Kosten des Seedienstes, umzuleiten. Es bewährten sich die kauf-

männische Großzügigkeit unserer Fahrgastreedereien und das auf Grund der Erfahrungen des Jahres 1936 im Einvernehmen mit der Reichsbahn planmäßig durchgearbeitete Umleitungsverfahren.

Im März 1939 wurde Memel frei. Der Seedienst Ostpreußen ließ es sich nicht nehmen, noch im gleichen Monat sein schönstes Schiff, die „Tannenberg" mit rund tausend heimattreuen Memeldeutschen aus Berlin, Stettin und Hamburg nach Memel zu schicken. Der Chef der geschäftsführenden Wasserstraßendirektion Stettin, Oberpräsident und Gauleiter Schwede-Coburg, besuchte auf dieser Fahrt seine alte Heimat; die Führer der Memeler Freiheitskämpfer, an der Spitze Dr. Neumann, und eine jubelnde Volksmenge begrüßten das Schiff. — Welche Wendung der Lage seit der ersten, unter litauischen Bajonetten verbissen schweigsamen Begrüßung 1927!

Die Befreiung des Memelgebietes führte zu weiterer Blüte des Seedienstes Ostpreußen. Mit fast 170 000 Fahrgästen wurde im Jahre 1939 die höchste Zahl seit seinem Bestehen erreicht, wenn man von Jahren außergewöhnlicher Aufgaben wie 1920 (Abstimmungsverkehr) und 1936 (teilweise Korridorsperre) absieht. Das Hauptgewicht des Verkehrs lag im Jahre 1939 v o r dem Beginn des Krieges. Es gibt Anzeichen dafür, daß im Herbst 1939 ohne den Kriegsausbruch infolge verbilligter Tarife und zunehmender Werbeerfolge dem Seedienst weit mehr Reisende zugeströmt wären, als im Kriege den Notverkehr zur Umgehung des von den Polen zu guter Letzt verwüsteten Korridorgebietes benutzt haben. Memel allein erreichte im Sommer 1939 die Zahl von 11 000 gegenüber nur 1000 Reisenden im Jahre 1938.

Es ist ein Zeichen des festen Glaubens der deutschen Ostpreußenreisenden, wie auch z. B. der Eltern der finnischen Besuchskinder, an die Friedensliebe unseres Führers, daß der Fremdenverkehr nach Ostpreußen und sogar nach Zoppot bis in den August hinein blühte. Während noch das Reichsverkehrsministerium sich in Helsinki an den zwischenstaatlichen Vorarbeiten für die Verkehrsbedienung der für 1940 geplanten Olympischen Spiele beteiligte, nötigten die drohenden Vorbereitungen des polnischen Nachbarn den Danziger Senat, an den wehrhaften Schutz seiner herrlichen Stadt zu denken. Diese Vorbereitungen konnten auch dem ungeübten Auge nicht verborgen bleiben. Man rechnete aber damit, daß rechtzeitig der Ruf zur Heimkehr hörbar werden würde, falls der Feind uns den Krieg aufzwingen sollte.

Um den fünfundzwanzigjährigen Gedenktag der Schlacht von Tannenberg im großartigen Stil des nationalsozialistischen Reichs feierlich und friedlich zu begehen, fuhren noch Ende August über 9000 alte Frontsoldaten nach Ostpreußen. Sie fuhren mit der Eisenbahn durch den Korridor — gerade in dieser Zeit mannigfacher Grenzverletzungen und schamloser Bedrückung der Volksdeutschen wirkte sich unsere auf der verkehrstechnischen Ungeheuerlichkeit des polnischen Korridors aufbauende Propaganda dahin aus, daß die polnische Eisenbahnverwaltung es lange ängstlich vermied, neuen Stoff zu Beschwerden

über Verkehrsbehinderungen zu geben. Erſt als die deutſch-polniſche Spannung zur Siedehitze angewachſen war, ließ man auch dieſe Maske fallen und ſchützte Lokomotivmangel vor, um Korridorzüge in Marienburg ſtehen zu laſſen.

Nun ſchlug die Stunde, für die der Seedienſt Oſtpreußen geſchaffen worden war! Jetzt galt es alle Kräfte anzuſpannen, alle noch vorhandenen Reſerven heranzuziehen, um den Bahnweg möglichſt zu erſetzen. So mußten am 26. Auguſt die Fahrten nach Kiel und Travemünde fortfallen. Dadurch wurden Schiffe für häufigere Pendelfahrten zwiſchen Swinemünde und Pillau frei. Die Verhältniſſe zwiſchen Danzig und Polen geſtalteten ſich ſo drohend, daß Zoppot nicht mehr angelaufen werden konnte. Nun wurde der ſeit 1929 in den Schubladen des Reichsverkehrsminiſteriums für den Fall einer Sperrung des polniſchen Korridors bereitgehaltene „Bedarfsfahrplan" in Kraft geſetzt und angeſichts der Lage und des noch verfügbaren Schiffsmaterials der Plan „16" angeordnet. Größe und Dringlichkeit der Aufgabe nötigten zur Anwendung rein militäriſcher Befehlsformen an Stelle der gewohnten Miniſterialerlaſſe. Die erſte dieſer Anordnungen ſei hier abgedruckt. Sie iſt wegen dauernder Änderung der Lage nur teilweiſe durchgeführt worden.

Seedienſtbefehl 1.

I. Lage: angeblich 12 000, wahrſcheinlich 9600 Tannenbergteilnehmer im Anrollen auf Pillau, teils ſchon da; Kaiſer mit 1200 bereits abgefahren. Reichsbahn verſucht 2 Züge je 800 bis Schneidemühl zu bringen.

II. Reſt iſt vom Seedienſt zu befördern.

III. Auftrag für WSD Stettin:

A Funk Odin und Hertha möglichſt beſchleunigen.

B Rügen ſofort nach Ankunft in Reval ſchnellſtens wieder auslaufen nach Pillau. Bunkerfrage prüfen.

C Kaiſer ſofort nach Pillau zurück. Schiff iſt für Seedienſt durch Sbv bis auf weiteres ſicherzuſtellen.

D Preußen Hanſeſtadt ſcheiden ſofort aus Seedienſt aus. Zahlmeiſterperſonal für Erſatzſchiffe mit Hilfe Sbv ſicherſtellen,

E Dampfer Frigga ſofort Swinemünde muß noch heute Sonntag als Planſchiff nach Pillau.

F Alle Braeunlichdampfer nach Entladung Swinemünde vollbunkern. Sofort Meldung an Beſeedop*) wann mit Sicherheit fahrbereit. Weiterer Befehl für dieſe Schiffe folgt.

IV. Auftrag für WSD Königsberg:

A Überfüllungen verhindern.

B Verbindung mit TO und Rbd Königsberg.

C Tannenberg heute Sonntag alle Pkw ſtehen laſſen. Schiff mit 2000 Fahrgäſten beſetzen, desgleichen Dienstag.

D Normale Fahrgäſte haben Vorrang vor Feſtteilnehmern.

*) Drahtanſchrift des Beauftragten.

V. Swinemünde und Pillau melden Abfahrten, Ankünfte und Besetzungsstärken an WSD Stettin. Stettin meldet an Beseedop.

VI. Weiterer Auftrag für Stettin:

A Fürsorge für Bunkern.

B Verbindung mit Abd Stettin.

C Weitergabe dieses Befehls soweit erforderlich an Reedereien und Hafenvertretungen.

VII. WSD Königsberg benachrichtigt Meyhoefer.

VIII. Zoppot wird vorläufig nicht angelaufen.

IX. Überleitung zum Bedarfsplan zehn wird besonders angeordnet.

Reichsverkehrsminister.

Die Einberufung gerade der besten Schiffe zum Schutze der heimischen Küsten zwang dazu, immer mehr auf Ersatzschiffe zurückzugreifen. In gewohnter Entschlußfreudigkeit sprang die Reederei Braeunlich mit ihren bewährten Dampfern „Odin" und „Hertha" sowie mit dem 1927 erbauten, langsamen „Rugard" und mit der kleinen, aber tüchtig geführten „Frigga" ein, um die Leistungsfähigkeit des Dienstes der gewaltigen Aufgabe der Heimbeförderung der Sommerreisenden und der Teilnehmer an dem in letzter Stunde abgesagten Weiheakt von Tannenberg anzupassen. Aber ohne den tatkräftigen Einsatz der in Pillau zufällig bereitliegenden Marinetransportflotte wäre die Abbeförderung nicht so schnell durchzuführen gewesen.

Kaum waren die letzten Ryffhäusermänner gelandet, da erschien am 1. September früh der am Vorabende von Swinemünde planmäßig mit Fahrgästen ostwärts gegangene Dampfer „Kaiser" wieder vor diesem Hafen: er war auf See „umgedreht" worden!

Da war allen klar: das Maß war voll, es schlug die Stunde der Befreiung für unser geliebtes Danzig und für unsere gequälten volksdeutschen Brüder in den geraubten Gebieten! — Im Verkehr des Seedienstes Ostpreußen trat eine Pause ein. Die 28-cm-Geschütze der „Schleswig-Holstein" und „Schlesien" redeten in der Danziger Bucht ihre gewaltige Sprache, polnische Unterseeboote versuchten die Ostsee unsicher zu machen; der Schutz der Häfen durch Minensperren erschwerte die Handelsschiffahrt. So blieben die nicht zum Wehrdienst einberufenen Schiffe verdunkelt in den Häfen liegen, bis die Lage auf der Ostsee eindeutig und endgültig zugunsten Deutschlands entschieden war.

Die Pause dauerte nur 5 Tage; dann wurde — unter vorsichtiger Umgehung des sich zähe verteidigenden Hela — ein Notverkehr wieder aufgenommen. Nur mit improvisierten Einzelmaßnahmen konnte der Betrieb aufrechterhalten werden.

Wie das diesem Buche beigegebene ausführliche Fahrplanschaubild für die Zeit vom 26. August bis 4. Oktober erkennen läßt, war es mit den erreich-

baren Schiffen längere Zeit nicht möglich, einen täglichen Dienſt, der vier Schiffe erfordert hätte, zu fahren.

Standen zunächſt in „Odin“ und „Hertha“ noch verhältnismäßig ſchnelle Schiffe zur Verfügung, ſo mußte der Fahrplan, um die Auskunftserteilung nicht zu verwickeln, ſich nach den langſamſten Schiffen richten. Die Rügendampfer „Frigga“*) und „Berlin“, die urſprünglich nur als Notbehelf, weil örtlich greifbar, herangezogen wurden, waren zwar wendig, aber zu klein und offen, beſonders im Hinblick auf die bevorſtehenden Herbſtſtürme.

Die Reihe der eigentlichen Küſtenfahrgaſtſchiffe war bald erſchöpft; Schiffe, deren gewöhnliche Verwendung die engliſchen Blockadeverſuche verhinderten, wurden angeboten. Ihre Geſchwindigkeit war oft gar zu gering, ihre Länge zu groß; von der Aufgabe, in einem Oſtſeehafen in Ausführung eines faſt eiſenbahnmäßigen Fahrplans zu manövrieren, machten ſich die anbietenden Stellen oft falſche Vorſtellungen. Sehr zögernd ging man an den Gedanken heran, die an ſich tadelloſen, aber für die Oſtſee reichlich großen Schiffe der NS.-Gemeinſchaft Kraft durch Freude „Der Deutſche“, „Sierra Cordoba“ und das Hapag-Charterſchiff „Oceana“ in Betracht zu ziehen.

Die in zahlreichen techniſchen Umſtänden begründete Scheu vor der Verwendung gemiſchter Frachtdampfer, die wenigſtens handlicher waren, mußte überwunden werden. Um den Dienſt nicht zum Stillſtand kommen zu laſſen, wurde der Bananendampfer „Orotava“ des Norddeutſchen Lloyd hergerichtet. Als die Erfahrungen mit ihm günſtig ausfielen, wurde das Angebot des im Typ ähnlichen ſonſt in der Bremen—England-Fahrt verwendeten neuen Dampfers „Adler“ der Bremer Reederei „Argo“ gern angenommen. Daß er kleiner war, erleichterte das Ein- und Auslaufen in den Häfen.

Die Fahrplangeſtaltung war nicht frei; wichtigere Aufgaben ſchränkten die Fähigkeit der Eiſenbahn zur Beförderung der Bunkerkohlen ein. So mußten Kohlen wegen der Schwierigkeit der Wiederbeſchaffung (nicht des Geldes halber) durch langſame Fahrt geſpart werden. Das ergab zugleich Zeitreſerven, die die Innehaltung des angeordneten Fahrplans ermöglichten. Längere Pauſen für das Bunkern und die Notwendigkeit, der überbeanſpruchten Beſatzung Ruhe zu gönnen, zwangen zu langen Liegezeiten, beſonders in Swinemünde. Die bei oberflächlicher Betrachtung unzureichende Ausnutzung der Schiffe bedeutete in Wahrheit für die Menſchen eine Überlaſtung. Häufiger Wechſel der Schiffe wurde nötig, weil die nach dem anſtrengenden Sommerdienſt notwendigen Keſſelreinigungen und andere Inſtandſetzungen Dampfer vorübergehend ausſcheiden ließen oder weil beſondere Zwecke dem Seedienſt Oſtpreußen die oft eben eingeſetzten Schiffe wieder entzogen. Bei der Indienſt-

*) „Frigga“ wurde am 27. Auguſt mitten aus der Sonntagsfahrt von Rügen weggeholt und fuhr nach Bunkerung noch am gleichen Abend mit mehreren Kraftwagen und 189 Fahrgäſten ſowie zahlreichem Expreßgut von Swinemünde nach Pillau.

stellung von „Orotava" und „Adler" war es mit dem einfachen Einsatz nicht mehr getan. Diese Frachtdampfer mit hübschen Kammern für etwa 40 Fahrgäste mußten erst für 500 Reisende besonders eingerichtet werden. Dabei galt es nicht nur, für die 26 Stunden dauernde Reise Liegegelegenheiten zu schaffen, vielmehr mußten Verpflegungsgelegenheiten sowie vor allem Waschräume und Toiletten geschaffen werden, die für die gemeinsame Beförderung vieler Menschen die erste Grundvoraussetzung sind. Es bewährte sich, daß der Seedienst Ostpreußen nicht als reine Staatsreederei betrieben, sondern aus der deutschen Privatschiffahrt heraus entwickelt worden war. Die Großreedereien Hamburg-Amerika-Linie und Norddeutscher Lloyd wußten, auf was es im Ostpreußendienst ankam, konnten daher auch fremde angebotene Schiffe beurteilen und selbst für diesen Sonderzweck herrichten. Es lohnte sich die eingehende Heranziehung der Seedienstreedereien nicht nur zum Betriebe, sondern auch zu Bauberatungen. Ohne lange Erörterungen konnte der Technische Betrieb des Norddeutschen Lloyd auf Grund eines Ferngespräches an die Arbeit gehen. Schon nach zwei Tagen verließ „Orotava" mit Kochkesseln, Heizung und Waschreinrichtungen versehen Bremerhaven, um in Swinemünde den Dienst aufzunehmen. Hätte man mehr Zeit gehabt, so hätte man die Ausgestaltung weiter treiben können. Kriegs- und behelfsmäßig war das Schiff aber für den jetzigen besonderen Zweck geeignet. Zum Ausbau des Dampfers „Adler" standen ein paar Tage mehr zur Verfügung; da er kleiner war, mußte an Stelle von Liegestühlen auf mehrstöckige hölzerne „Wanderkojen" (ein von der „Tannenberg" her bekannter Begriff) zurückgegriffen werden. Auch hier trat der Norddeutsche Lloyd hilfsbereit ein. Neben den Einbauten stellte er das im Betrieb der „Argo" fehlende Personal für die Betreuung der Hunderte von Fahrgästen, wie Zahlmeister und einen Wirtschaftspächter nebst Stewards. Er vertrat das Schiff auch im Chartervertrage und abrechnungsmäßig gegenüber dem Reich, so daß die Zusammenarbeit im gewohnten Gleise vor sich ging.

Ende September traf in Swinemünde ein seltener Gast ein: das KdF-Schiff „Der Deutsche" brachte die aus der Hölle von Warschau erlösten Diplomaten über Pillau. Damit war von anderer Seite ein Versuch gemacht worden, der im Seedienst Ostpreußen nicht unbeachtet blieb. Seines Tiefgangs halber konnte der Dampfer in Swinemünde nicht an der gewohnten Stelle, in Pillau überhaupt nicht anlegen. Hier mußte mit Hilfsschiffen ausgebootet werden. Als der eben mit Mühe gewonnene tägliche Fahrplan mit vier Schiffen wieder bedroht war, als auch die letzten der alten getreuen Schiffsgarde: „Odin" und „Hertha" anderweit gebraucht wurden, da mußten betriebliche Unbequemlichkeiten in Kauf genommen werden. Die inzwischen in Bremerhaven eingetroffenen Dampfer „Der Deutsche" und „Sierra Cordoba" wurden für den Seedienst Ostpreußen sichergestellt. Aber „Der Deutsche" hat nur eine Fahrt nach Pillau durchgeführt, dann entstand eine ganz neue Lage; „Sierra Cordoba" wurde daraufhin in Bremerhaven angehalten. Auch

dieſer Verſuch, einen Fahrplan auf wenigſtens 14 Tage anzuordnen, war ergebnislos.

Am Abend des 2. Oktober 1939 verkündete die Deutſche Reichsbahn, ihre gewaltige Aufbauarbeit ſei ſchon ſoweit fortgeſchritten, daß — wenn auch mit mehrmaligem Umſteigen an der noch zerſtörten Dirſchauer Brücke — der Landweg durch das befreite Gebiet wieder benutzbar war. Die Menſchen, die bisher geduldig die Unbequemlichkeit in den verdunkelten Häfen und Schiffen, die Länge der Reiſe und manche anderen kriegsmäßigen Umſtände in Kauf genommen hatten, verſuchten es nun ſchlagartig mit dem immerhin kürzeren, wenn auch noch nicht reibungsloſen Landwege; „Der Deutſche", das größte und ſchönſte Schiff, das jemals in den zwanzig Jahren im Seedienſt Oſtpreußen gefahren war, wurde nur von 58 Fahrgäſten benutzt! Durch eine kurz vorher eingetretene eintägige Sperre des Seeweges war der Fahrplan durcheinandergekommen: am 4. Oktober lag in Swinemünde Dampfer „Adler", während in Pillau die Dampfer „Orotava", „Frigga", „Berlin" und „Der Deutſche" lagen oder erwartet wurden. Das war dank dem Zufall eine Lage, als ſei ſie abſichtlich vorbereitet worden für den neuen Einbruch weltgeſchichtlichen Geſchehens in den Seedienſt Oſtpreußen: am 4. Oktober 13.00 Uhr traf im Reichsverkehrsminiſterium der Befehl zur Heimſchaffung der Baltendeutſchen ein! Da blieb nur e i n Entſchluß, um alle Kräfte für die zunächſt unüberſehbare neue Aufgabe freizumachen: ſofortige Einſtellung des Seedienſtes Oſtpreußen!

Das Bild des Seedienſtes Oſtpreußen hatte ſich während der Löſung ſeiner Kriegsaufgabe geändert. Wie auf allen Verkehrsmitteln kriegführender Länder beherrſchten Soldaten, friſch Einberufene, Kommandierte und Urlauber das Bild. Der übliche Reiſeverkehr — an den Urlaubs- und Bahnſeekarten (meiſt Heimreiſe) erkennbar — lief allmählich aus. Der einmal angekündigte OHS („Oſtpreußen-Herbſt-Sondertarif"), der diesmal auch Swinemünde umfaßte, blieb zur Vermeidung von Preisſteigerungen und — auf eine ſpätere Zukunft berechnet — zur Erhaltung des Vertrauens beſtehen. Für die erſte Richtung nur n a c h Oſten gültig, wurde er ſeines billigen Preiſes halber (unter ½ Normalfahrpreis!) auch für einfache Fahrt viel benutzt und hat die unbequeme Reiſe wenigſtens billig geſtaltet. Im übrigen kam die angeſichts der zahlreichen werbenden Tarifermäßigungen in den letzten Jahren wenig benutzte einfache Fahrkarte wieder zu Ehren. Die Einnahmen daraus erreichten einen bemerkenswerten Betrag. Es handelte ſich zum großen Teil um Reiſende, die über die Gegenrichtung noch nicht verfügen konnten: notwendiger Verkehr. Die zahlreichen Fahrgäſte, die bei Kriegsausbruch und ſchon in der Spannungszeit mit reinen Eiſenbahnfahrkarten dem Landwege auswichen, wurden vom Seedienſt unter Anerkennung ihrer Fahrausweiſe ohne weiteres befördert. Die Abrechnung mit der Reichsbahn blieb ſpätere Sorge und ließ ſich einfach geſtalten.

Werbung verbot sich angesichts des Krieges und der aus ihm folgenden Unbequemlichkeiten und — das wollen wir nicht verschweigen — Gefahren. Aber Auskunftserteilung war wichtig und schwierig. Sie mußte auf wenige, bei den ständigen Änderungen schnell erreichbare Stellen beschränkt werden. Dies waren die Seedienstmeldestelle J. Müller in Swinemünde, die Reederei Braeunlich in Stettin, die Fahrkartenverkaufsstelle des Norddeutschen Lloyd in Berlin und die Firma Robert Meyhoefer in Königsberg i. Pr. Erst später konnte die Hamburg-Amerika-Linie in Hamburg mit eingeschaltet werden.

Bettplatzvorverkauf schied aus. Nicht der verwöhnte und erfahrene Luxusreisende, sondern Mütter mit Kindern, alte Leute und Kranke wurden an Bord von den Zahlmeistern, ohne daß es einer Weisung bedurft hätte, in nationalsozialistischem Geiste bevorzugt. Die kleinen Schiffe mit ihrer unzureichenden, auf andere Verhältnisse zugeschnittenen Unterkunft für Besatzung erlaubten im übrigen nicht, die Reisenden durch verstärktes Personal so zu betreuen, wie es dem Bedürfnis und den Gewohnheiten des Seedienstes und seiner Reedereien entsprochen hätte. Die Gefahren der kriegsmäßigen Seefahrt nötigten zu sorgfältiger Einhaltung der Fahrgasthöchstzahlen, auch wenn Hunderte von Reisenden in den Häfen stehen bleiben mußten. Es kann nur mit Dank gegen die Vorsehung festgestellt werden, daß es dem Geschick deutscher Seeleute und dem mustergültigen Zusammenwirken der Marinedienststellen mit der Handelsschiffahrt gelungen ist, den Seedienst Ostpreußen ohne Unfälle bis zur einstweiligen Unterbrechung durchzuführen.

Auch in der Bedienung des Güterverkehrs haben Kapitäne und Besatzungen Ungewöhnliches geleistet. Selbst „Odin" und „Hertha" haben Kraftwagen — meist stehen gebliebene Wagen von Sommerreisenden — befördert. Die Sperrung des Bahnweges und die Schwierigkeiten, die sich der Leitung des nicht schiffahrtmäßig verpackten und ungenügend abgefertigten Stückgutverkehrs über See nach Ostpreußen entgegenstellten, ließen — übrigens in Kriegs- und Spannungszeiten eine auch sonst gewohnte Erscheinung — den Expreßgutverkehr stark anschwellen. Während Stückgut und Post von besonderen Schiffen befördert wurden, fiel das Expreßgut — bei der Eisenbahn dem Personenverkehr zugehörig — dem Seedienst Ostpreußen zu. Dieser auf Tausende von Einzelstücken anschwellende Verkehr wurde, auch dank dem Einsatz der gemischten Dampfer, reibungslos bewältigt. Der Verkehrsstoß brach ebenso schnell ab, wie er gekommen war, als der Landweg (vorwiegend mit Reichsbahnkraftwagen) die Expreßgutbeförderung wieder übernehmen konnte. So konnte die am 4. Oktober erfolgende Betriebseinstellung auch unter diesem Gesichtspunkt vertreten werden. Aber es blieb auch keine andere Wahl: Schiffe und Leitung wurden noch am gleichen Tage so im Dienst einer neuen großen Aufgabe angespannt, daß es als eine glückliche Fügung bezeichnet werden muß, daß die Sorge für den Betrieb des Seedienstes Ostpreußen zu Ende war.

Dank einer Baltendeutſchen

An Bord der „Bremerhaven", November 1939.

Alte Heimat.

Heimat, ich muß dich laſſen,
Drob bricht das Herze mir —
Muß ziehen eine Straßen,
Die führt mich fort von hier.

Die Stadt der alten Gaſſen,
Die Wälder und das Meer,
Ich muß es all' verlaſſen
Auf Nimmerwiederkehr.

Es kommt ein Schiff gezogen
Weither von fernem Strand,
Führt mich auf blauen Wogen
In aller Deutſchen Land.

Rauh wehn Novemberſtürme.
Ich blicke wie gebannt
Auf Rigas ſtolze Türme,
Auf das geliebte Land.

O, Schiff aus weiter Ferne,
Zieh langſam deine Bahn,
Auf daß mein Aug' noch lange
Die Heimat ſehen kann.

Neue Heimat.

Es iſt die Stimm' erklungen
Des, der Großdeutſchland ſchuf,
Hat uns das Herz bezwungen —
Auf! folgt des Führers Ruf!

Da ließen wir die Heimat
Und kamen übers Meer,
Zu leben und zu ſterben
Für Deutſchlands Größ' und Ehr'.

Es kommt ein Schiff gezogen
Durch Nebel und durch Nacht —
Heil Deutſchland, neue Heimat,
Es bringt dir gute Fracht!

Es bringt dir deutſche Menſchen,
Ihr Herz und ihre Hand — —
Wir danken unſ'rem Führer
Fürs große Vaterland.

Hedwig von Stromberg,
geb. von Drachenfels.

(Aus der Deutſchen Allgemeinen Zeitung vom 18. Januar 1940.)

Die Baltenumſiedlung*) ſtellte zur Ausführung des genialen Führergedankens die ausführenden Diplomaten und Völkerrechtler vor die Aufgabe, aus dem Nichts neue Löſungen und Rechtsbegriffe zu ſchaffen. Auch innerdeutſch erforderte ſie den Einſatz bisher unbekannter Kräfte und Mittel. So ſtanden die Verkehrsleute zuerſt vor einer unklaren Lage. Vom Führer lag zunächſt nur der durch die Volksdeutſche Mittelſtelle weitergegebene Befehl zur höchſten Bereitſchaft vor. — Mit größter Anſpannung und vollem Einſatz des vorzüglichen nachrichtentechniſchen Apparats wurden die geeigneten Schiffe der Handelsflotte ermittelt und alarmiert. Nur wer aus der Praxis den Betrieb großer Seeſchiffe kennt, deren Beſatzungen des Krieges halber ſchon zum großen Teil entlaſſen waren, kann ſich eine Vorſtellung von der Leiſtung unſerer Überſeeſchiffahrt für den Einſatz

*) Die folgende Darſtellung will und kann keine „Geſchichte" ſein; dazu iſt die Zeit noch nicht gekommen. Auch iſt Verfaſſer ſich bewußt, daß ihm nur der Blickpunkt von ſeinem Schreibtiſch und Fernſprecher aus zur Verfügung ſteht. Doch ſchon von hier aus war das Miterleben intereſſant genug!

bei dieſer ihr an ſich weſensfremden Aufgabe machen. Mit dem bloßen Befehlen von Berlin aus war es nicht getan: Hunderte von Männern in allen Seehäfen mußten ihre Feſtſtellungen und Anordnungen für tauſend Einzelheiten treffen, oft genug neben anderer drängender Kriegsarbeit in höchſter Eile, und meiſt nur in halber Kenntnis der Lage und Aufgabe; konnte ihnen doch zunächſt nur andeutungsweiſe geſagt werden, um was es ſich handelte.

Als Dringendſtes wurde vorausbefohlen, daß Schiffe, wie die bisher im Seedienſt Oſtpreußen verwendeten, die ſich zufällig in beſonders hoher Bereitſchaft befanden, auslaufbereit blieben, um jederzeit in die baltiſchen Häfen geſchickt zu werden. Frachtdampfer, deren Ankunft nicht gleich den Zweck der Menſchenbeförderung enthüllte, wurden beſonders in die kleineren Häfen Pernau, Arensburg-Öſel (Reede) und Windau vorgeſchoben, für Libau wurden die kleinen Fahrgaſtſchiffe „Frigga" und „Berlin" bis in das nahe Memel herangezogen. „Der Deutſche" blieb in Pillau bereit. Zwölf in Stettin und Königsberg liegende Marinetransporter wurden dem Reichsverkehrsminiſterium unterſtellt. Von dieſen wurden die beiden in Oſtpreußen am weiteſten vorn liegenden unmittelbar in den entfernteſten Hafen Reval geſchickt, die übrigen zehn Schiffe wurden in Stettin auf Bereitſchaft gebracht. Auf der Reede vor Saßnitz ſollten ſich die aus der Nordſee kommenden Dampfer ſammeln. Sie waren zum Teil ohne näheren Befehl nach Oſten in Marſch geſetzt worden und erhielten genauere Weiſung erſt an der Holtenauer Schleuſe. Entgegen der ſonſtigen Gewohnheit wurde hier nur mit Behörden gearbeitet, während die Einſchaltung eines Schiffsmaklers der Überlieferung des Seedienſtes Oſtpreußen vielleicht mehr entſprochen hätte.

Die Erfaſſung und Sicherſtellung der Schiffe erfolgte nach dem nun ſchon für den eigentlichen Seedienſt gewohnten Verfahren durch die in den großen Häfen ſitzenden Seeſchiffahrtsbevollmächtigten. Freiwillige Ratgeber, die wertvolle Hinweiſe auf geeignete Schiffe gaben, fanden ſich neben den Stellen der Kriegsmarine auch unter den Reedern und Maklern, ſowie in der NS.-Gemeinſchaft „Kraft durch Freude". Jedem, der von der Sache erfuhr, war ſofort klar, um welch rieſige völkiſche Aufgabe es ſich handelte, die von jedem, der helfen konnte, aktiven Einſatz ohne Rückſicht auf Zuſtändigkeitsgrenzen verlangte.

Bunt genug war die Zuſammenſetzung der Flotte, die oſtwärts Saßnitz zu Anker ging. Dieſe ſonſt im Frühherbſt ruhige Reede war gerade in dieſen Wochen von Nordoſtſtürmen heimgeſucht, ſo daß auch die zeitweilige Untätigkeit für die Seeleute ſchweren Dienſt bedeutete. Hier kamen Spitzenſchiffe der deutſchen Handelsſchiffahrt wie „Potsdam" und „Gneiſenau", daneben „Steuben", „Sierra Cordoba" und viele große Frachtdampfer des Norddeutſchen Lloyd, der Hamburg-Amerika-Linie, der Hamburg-Südamerikaniſchen Dampfſchiffahrt-Geſellſchaft, der Afrika-Linien, der Dampfſchiffahrtgeſellſchaft „Hanſa" und kleinerer Reedereien zuſammen. Man hatte den Rahmen der in Betracht kommenden Schiffe weit ſpannen müſſen; hieß es

doch zuerſt, unter Berückſichtigung etwaiger ſchwer zurückweisbarer „Mitläufer" ſeien rund 70—75 000 Menſchen mit „Flüchtlingsgepäck" in einer Woche abzubefördern. Dieſes Tempo ließ ſich nicht durchhalten. Abgeſehen von der natürlichen Schwerfälligkeit einer ſo großen Flotte, die zur Verhütung von Unfällen vorſichtig manövrieren und große Abſtände von Schiff zu Schiff halten muß, und den ſchiffahrtüblichen Hinderniſſen wie Wetter und Nebel koſteten das Bunkern ſowie die Schaffung der dringendſten Einrichtungen längere Zeit. Da die üblichen Verwendungsgebiete all' dieſer Schiffe auf dem Atlantiſchen Ozean und weiter liegen, mußten auch die erforderlichen Seekarten erſt von Berlin herangeſchafft werden. Die hierfür erforderliche Zeit wurde für die Verſorgung der Schiffe mit Lebensmitteln ausgenutzt. Daneben bedurften vor allem die Frachtdampfer der Herrichtung. Man hat ſich darüber in Berlin — an ſich mit Recht — manche Sorge gemacht. Die praktiſche Art unſerer Seeleute hat ſich aber wie ſtets zu helfen gewußt. Drei Fragen ſind auf jedem Schiff gelöſt worden: die Zugänglichkeit der Laderäume für Fahrgäſte durch kräftige Niedergänge (Treppen), die Beleuchtung der Räume mit ſtarken ſchiffahrtüblichen Sonnenbrennern und der Bau von größeren Abortanlagen für ſo viele Menſchen an Deck. Nicht lösbar war meiſt die Heizungsfrage, die Anfang Oktober noch nicht von entſcheidender Bedeutung war. Die drei anderen Dinge ſind aber die Grundvorausſetzungen, wenn die Not gebietet, Menſchenmaſſen auf Frachtſchiffen zu befördern. Schon ſchwieriger war die Beſchaffung von Sicherheitseinrichtungen wie Rettungsflößen und Schwimmweſten in der erforderlichen Zahl. Durch gegenſeitige Aushilfe von Schiff zu Schiff, ſowie aus den Beſtänden des Seedienſtes Oſtpreußen und der Kriegsmarine ließ auch dieſe Schwierigkeit ſich im weſentlichen überwinden. Dabei zeigte ſich bei Leitung und Beſatzungen unſerer großen Reedereien die gewohnte Anpaſſungsfähigkeit und Hilfsbereitſchaft. Auch auf den großen Fahrgaſtſchiffen mußte erſt für die diesmal geplanten Menſchenzahlen vorgeſorgt werden. „Potsdam" und „Gneiſenau" haben ihre Laderäume vorbildlich hergerichtet, mit echten chineſiſchen Strohmatten ausgelegt, elektriſch geheizt und beleuchtet. Liegematratzen ſtellte in großer Zahl die Hamburg-Amerika-Linie, Kochkeſſel und Bauholz beſorgte die hilfsbereite Marinekommandantur der Inſel Rügen. Fuhrwerke beorderten die ſchnell entſchloſſenen Bevollmächtigten für den Nahverkehr. Es bewährte ſich das Reichsleiſtungsgeſetz.

In der Nacht vom 5. zum 6. Oktober waren Lage und Schiffspark ſoweit zu überſehen, daß ein erſter grundlegender und aufklärender Befehl an alle beteiligten Stellen erlaſſen werden konnte. Er verteilte 45 Dampfer, die für die ſchnelle Löſung der Aufgabe insgeſamt auf 51 000 Plätze berechnet wurden, nach der Zahl der zu erwartenden Volksgenoſſen auf ſechs Häfen und regelte ihre Bewegung. Die in Oſtpreußen und Swinemünde bereiten Schiffe fuhren ſchon am 6. Oktober morgens ab, die große Flotte vor Saßnitz brauchte aber bis zur vollen Einſatzbereitſchaft längere Zeit. Es wäre im Notfalle möglich

gewesen, ohne Rücksicht auf Fertigstellung die Bewegung bedeutend schneller vorwärts zu treiben; aber vom 8. Oktober ab, dem Tage, an dem die deutschen Delegationen nach Riga und Reval flogen, setzte sich das Gefühl durch, daß ruhigere Arbeit möglich wurde. So konnte dem Fertigmachen der Schiffe und der Schaffung von Bequemlichkeiten der Vorrang gelassen werden. Die Beladung der in den baltischen Häfen eingetroffenen Schiffe begann wegen des Beginns zwischenstaatlicher Verhandlungen nicht sofort, so daß das Nachschieben von Schiffen nicht mehr eilig war.

Die für die Bearbeiter über der politischen Lage schwebende Unklarheit war seit der großen richtunggebenden Rede unseres Führers am 6. Oktober wie Nebel an der Sonne zerrissen. Nun wußte man, an welch weltgeschichtlichem Werk es mitzuarbeiten galt! — Das Verhältnis zu den beteiligten Staaten Estland und Lettland wurde in der Folge klargestellt. Es kam nicht zu einer einfachen, voraussetzungslosen Abbeförderung aller Deutschen und solcher, die sich dafür halten oder ausgeben würden; vielmehr ging man an eine durch neuartige völkerrechtliche Verträge geregelte „Umsiedlung" — an ein für die deutsche Zukunft höchst bedeutungsvolles, planmäßiges Friedenswerk.

In dieser Zeit gestaltete sich der für die Durchführung der „Ostransportbewegung" notwendige Befehlsapparat. Wie bei solchen Aufgaben üblich, wurde jedem der für gruppenweises Fahren vorgesehenen Dampfer ein Supercargo*) beigegeben. Hierzu brachte die Fachgruppe Reeder in der Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt erfahrene Kapitäne und andere Schiffahrtkundige binnen wenigen Stunden auf den Weg. Da man mit gemeinsamen Fahrten mehrerer, oft zahlreicher Schiffe und längeren Bereitstellungen auf See und auf Reeden rechnete, wurde für die Gruppen Reval und Riga je ein „Obersupercargo" (ein nicht eben schönes neues Wort) ernannt. Für Reval war dies der für den Seedienstdampfer „Marienburg" zur Bauaufsicht bestimmte Lloydkapitän Baronsky, für Riga der bisher im Marinedienst beschäftigte, in solchen Aufgaben alterfahrene Kapitän Karl Kaiser.

Nach der Ankunft der ersten Schiffsgruppen in den Randstaatenhäfen erhielten diese Männer besondere Bedeutung. Durch blitzschnelles Erfassen der vorgefundenen Lage aus eigenem Antriebe wurden sie zu Einschiffungsleitern und gliederten sich als solche, ohne daß es einer Weisung aus Berlin bedurft

*) Supercargo, aus der altitalienischen Kaufmannssprache (cargo = Ladung). Als die Kaufleute begannen, ihre Schiffe nicht mehr selbst zu begleiten, wurde den Schiffen ein Supercargo beigegeben. Er hatte für den Verkauf der Ware zu sorgen, sie auch unterwegs zu betreuen. Heute, im Zeitalter des Telegraphen und der wohlorganisierten Großreedereien sind Supercargos im Handelsverkehr selten, kommen hauptsächlich bei Wehrmachttransporten als Verbindungsoffiziere zwischen verladener Truppe, Schiff und (im Hafen) Einschiffungsleiter vor. Sie sind die Vertrauensleute des Auftraggebers und ihm für die von ihm gestellten Einrichtungsgegenstände und Verbrauchsgüter verantwortlich. Durch ihren Mund erfährt der Kapitän gewöhnlich Reiseziel, -weg und Geschwindigkeit. In die nautische Betriebsführung darf der Supercargo aber nicht eingreifen.

hätte, in die Deutſchen Geſandtſchaften ein. — Gleichzeitig wurde für Saßnitz, ſpäter für Danzig-Gotenhafen und für Swinemünde je ein Oberſupercargo eingeſetzt, der die Befehlsübermittlung an die dort verſammelten oder ladenden und löſchenden Oſttransportſchiffe übernahm und die Ausſchiffung der Volksdeutſchen in enger Fühlung mit den Hafenvertretungen und den Dienſtſtellen der Umſiedlungsleitung ſowie den örtlichen Behörden und Parteiſtellen leitete. Sie wurden hier — im Inlande — zeitweilig den Hafenvertretungen unterſtellt. Die Oberſupercargos Kaiſer und Baronſky haben ſich in den Kreiſen der Volksdeutſchen ſchnell durch ihre Tatkraft, Umſicht und Erfahrung, die den praktiſchen deutſchen Seemann auszeichnen, aber auch durch Härte, Verantwortungsfreudigkeit und Autorität hohes Anſehen erworben, das die Vorausſetzung für den wenn auch nicht völlig reibungsloſen, ſo doch erfolgreichen Abtransport der Volksgruppe bildete.

Für die ſchiffahrtgeſchäftlichen Dinge wurde nach den vorliegenden Erfahrungen die Verkehrsabwicklung überall auf Schiffsmakler, in erſter Linie auf die eingearbeiteten Vertretungen des Seedienſtes Oſtpreußen, geſtützt, die ſich dabei von neuem bewährt haben. Auch in Riga (Helmſing & Grimm), Libau (Baltiſcher Lloyd) und anderen Häfen bediente man ſich zur Betreuung der Schiffe volksdeutſcher Schiffsmakler, zu denen z. T. bereits Beziehungen beſtanden.

Die Oberſupercargos fanden die deutſchen Volksgruppen von Eſtland und Lettland in fieberhafter Tätigkeit vor. Geſunder Inſtinkt hatte den Gedanken durchgeſetzt, ſoviel wie möglich an fahrender Habe, von notwendigen wirtſchaftlichen und liebgewordenen und ehrwürdigen häuslichen und kulturellen Gütern mitzunehmen. Die Oberſupercargos erklärten ſich ohne Zaudern bereit, mit den in Ausſicht ſtehenden Schiffen alles Erdenkliche zu befördern. Dieſe Erklärung war eine Tat. Während noch über die Abgrenzung dieſer Güter verhandelt wurde, war das Packen und Einſpeichern ſchon im Gange. Was die Deutſchen trotz der ſeit 1914, eigentlich ſchon ſeit 1905 über ihnen liegenden Bedrückung durch Fleiß und überlegene Geiſteskräfte erworben und behalten hatten — trotz allem ſtellten ſie noch immer die wohlhabende Schicht dieſer Länder dar — mußte, wenn irgend möglich, mitgenommen werden.

Als dieſe Gedanken anfingen, ſich in den Staatsverhandlungen durchzuſetzen und dementſprechend längere Friſten für die Durchführung der Bewegung vereinbart wurden, ergab ſich erſt das wahre Bild dieſes „Umzuges" von faſt 70 000 Menſchen mit aller perſönlichen Habe, mit Hausrat, Vieh und Wagen. Man kann den Umfang dieſer Beförderungsaufgabe nicht beſſer beſchreiben als durch den Notſchrei aus Riga, wo Holz reichlich vorhanden war, aber eiſerne Nägel zum Kiſtenbau fehlten: nicht weniger als 60 000 Kilogramm Nägel (je Kopf der Umſiedler über 1 Kilogramm) mußten in aller Eile auf behördlichem Wege ſichergeſtellt und mit Turdampfern nach Riga geſandt werden!

Begreiflich, daß der Ruf nach Möbelwagen laut wurde: von vornherein war klar, daß es soviele Möbelwagen, um alle Haushalte in üblicher Form in kurzer Zeit zu befördern, in Deutschland nicht gab und daß nur ein verschwindender Teil der Volksgenossen von dieser Beförderungsform würde Gebrauch machen können. Doch wurde auch auf diesem Gebiet das Mögliche versucht. Aus Ostpreußen, Danzig, Pommern, Hamburg und Bremen wurden alle geeigneten, d. h. kleineren Wagen über See (aus Ostpreußen außerhalb seiner Häfen nach Dorpat mit der Eisenbahn) in Marsch gesetzt. Etwa 250 Möbelwagen bis höchstens 6 Meter Länge sind so, z. T. zweimal, verwendet worden. Dabei haben die Volksgruppen, um Bevorzugungen zu vermeiden, die Wagen entweder gegen eine Spende für die Ärmeren abgegeben oder sie zur Sammlung wertvoller Gegenstände aus mehreren Haushalten, auch zur Zusammenladung mehrerer ganzer Wohnungen benutzt. Ein solcher Wagen, in den man sechs Flügel und mehrere Klaviere gepackt hatte, machte später durch sein Übergewicht in Danzig große Schwierigkeiten. Die Gewichtsfrage spielte auch bei den in so großer Zahl auf einmal noch nie einheitlich behandelten Möbelkoffern („Liftvans") eine unerwartet leidige Rolle. So mußten Hunderte von solchen, zum Teil sogar übergroßen Kisten monatelang in Danzig-Gotenhafen bei Wind und Wetter im Freien stehen.

Neben die Materialstellung trat auch auf dem Speditionsgebiet die Frage des Menscheneinsatzes. Zweimal wurden je vier Fachleute des Möbeltransportgeschäfts, dreimal eine größere Zahl von Möbelpackern (Facharbeitern) nach Riga und Reval entsandt. Die Fachleute, selbständige Unternehmer und Firmenleiter, haben in den verschiedenen baltischen Städten als Berater oder Leiter bei der Verpackung und Verladung mitgewirkt. Die Packer wurden als Vorarbeiter einzeln an den verschiedensten Stellen eingesetzt.

Während das Gros der Flotte nach der Reede von Zoppot, für einige schnelle Schiffe von höherer Bereitschaft nach Pillau- und Memel-Reeden vorrückte, wurden die Einzelzüge der Aufgabe immer klarer erkennbar. Sowohl die Dienststellen des kurz nach Beginn der Umsiedlung zum Reichskommissar für die Festigung deutschen Volkstums bestellten Reichsführers SS wie der Reichsverkehrsminister standen vor neuen Entschlüssen. Alle Umsiedler mit ihren Wohnungen — wie in den allerersten Tagen erwogen — sofort in Gotenhafen unterzubringen, war unmöglich. Sie mußten in weiten Teilen von Westpreußen, Wartheland und Pommern untergebracht, die Möbel aber zunächst speditionsmäßig, wenn auch bei der Menge nur zum kleinen Teile möbelmäßig auf Lager genommen werden.

Bis zur Wiederherstellung der von Polen zerstörten Eisenbahnen kam Danzig-Gotenhafen für Menschen auch als Durchgangsplatz nur beschränkt in Betracht. So wurde die Einreise auf mehrere Häfen verteilt. Um die Sortierung der meist ungeordnet eingehenden Güter einfach und großzügig gestalten zu können, wurde aber als Ziel für Schiffe mit Ladung zunächst allein

Danzig-Gotenhafen bestimmt. Bis zur Eisenbahnabbeförderung der Güter war von vornherein mit längerem Zeitbedarf zu rechnen. Fahrgastschiffe wurden auf Swinemünde, das durch die Nähe der Ostseebäder und seine praktischen vom Seedienst Ostpreußen entwickelten Anlagen den besten Übergang vom Schiff zur Eisenbahn gestattete (besonders für Kranke und andere schwierigen Fälle), und Stettin verteilt. Die kleinen Dampfer „Frigga" und „Berlin" pendelten auf der kurzen Strecke zwischen Memel (auch dort eine besondere „Seedienstliegestelle"!) und Libau.

Anfang Dezember konnten die meisten Schiffe mit Menschen wieder über Gotenhafen geleitet werden. Dagegen stellte sich heraus, daß die Lagermöglichkeiten für die Möbelmengen nicht ausreichten. Für den Inhalt der aus Dorpat heimkehrenden Möbelwagen konnte in Elbing gute Unterkunft sichergestellt werden. Sonst standen der Ausnutzung der wenigen in der Nachbarschaft von Danzig aufzutreibenden Läger Verkehrs- und andere Schwierigkeiten entgegen. So mußte für einen großen Teil der Güter auf Bremen und Hamburg zurückgegriffen werden. Die Reisedauer einiger Frachtdampfer wurde dadurch stark verlängert. Da bei der stürmischen Jahreszeit auf den vollgepackten, aber bei dem Wesen dieser Ladung nicht genügend tief beladenen Schiffen Deckladungen Schaden litten, mußten diese vorher in Danzig-Gotenhafen gelöscht werden.

So entwickelte sich die unbekümmert angefaßte Aufgabe immer mehr zu einem Speditions- und Lagereiproblem. Hierzu bot sich aus dem für die Bewältigung ostpreußischer Kriegsverkehrsnöte geschaffenen Apparat wieder eine günstige Gelegenheit. Die Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei*) hatte zur vorübergehenden Umleitung des Eisenbahngüterverkehrs zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland auf den gebrochenen Bahn-Seeweg eine Organisationsgesellschaft „Deutsche Spedition GmbH" gegründet, die jetzt in Danzig eingesetzt wurde und dort sogleich eine Zweigstelle einrichtete. Es entsprach der grundsätzlichen Politik des Verkehrsministeriums, keine Speditonsmonopole aufkommen zu lassen. Diese „körperlose" Organgesellschaft, die keine eigenen Geschäfte machen durfte und ihrer Gestalt nach es auch gar nicht konnte, sollte den umfangreichen Speditionsauftrag der Fürsorge für die ankommenden Gütermassen auf die Gesamtheit der geeigneten Danziger Spediteure, später auch auf Elbinger, Bremer und Hamburger Speditionsbetriebe verteilen. Als auftragnehmende Stelle haftete sie dem Reichsverkehrsminister für die sachgemäße Durchführung nach den gerade in Neubearbeitung befindlichen (am 29. Dezember 1939 vom Reichsverkehrsministerium allgemein verbindlich erklärten) Allgemeinen Deutschen Spediteurbedin-

*) Vergleiche Ebhardt: Der organische Aufbau des gewerblichen Verkehrs im Deutschen Reich, Berlin, Julius Springer Verlag 1939 (Sonderdruck aus dem Archiv für Eisenbahnwesen).

gungen*). Die Bindung des Reichs an dieſe Bedingungen wurde ſo weit durchgeführt, daß auch für Rechnung des Reichs die Spediteurfehlerverſicherung (SVS) — ein notwendiger Beſtandteil der allgemeinen Bedingungen — genommen wurde**). Das Beſtehen ſolcher vom Miniſterium geprüften allgemeinen Bedingungen hat ſich für die Baltentransporte dadurch bewährt, daß von vornherein eine klare Vertragsgrundlage beſtand, ſo daß gleichgültig wie ſich das Geſchäft entwickeln würde, das in den erſten Oktobertagen noch in keiner Weiſe zu überſehen war, die Verantwortung für den förmlichen Inhalt des Vertrages übernommen werden konnte. — Das Weſen des Spediteurs iſt es, an der Nahtſtelle zweier Verkehrsmittel oder zwiſchen dem Verkehrsmittel und dem Abſender oder dem Empfänger tätig zu werden. Konnte das Reich die reine Beförderungsleiſtung, wie das auch in anderen Fällen vorkommt, ſelbſt mit Schiffen des Privatgewerbes übernehmen, ſo wäre es unverantwortlich geweſen, für ſolche im Staatsdienſte vorbildloſe Arbeit wie die Speditionsleiſtung einen beſonderen ſtaatlichen Apparat zu ſchaffen. Hier mußte das private Gewerbe auch in die Durchführung eingeſchaltet werden. Der Auftrag der Deutſchen Spedition umfaßte die Annahme der aus den Umſiedlungsdampfern gelöſchten Güter, ihre Einlagerung, Ordnung und Pflege, und ſchließlich die Auslieferung und Zuſtellung an den endgültigen Wohnorten der Eigentümer.

Die Ankunft der erſten Dampfer (am 18. Oktober aus Reval Dampfer „Utlandshörn", Ankunft in Danzig am 20.; am 14. Oktober aus Riga Dampfer „Scharnhörn", in Danzig am 15.), die von der Bewegung miterfaßte Reichsdeutſche brachten, ergab für den Menſchen- und Ladungsverkehr die erſten Erfahrungen. Es wurde erkennbar, daß die Durchführung der Aufgabe bedeutend längere Zeit, als urſprünglich gedacht, umfaſſen würde. Der Verlauf der politiſchen Verhandlungen und ihre Ergebniſſe ſtellten dieſe Zeit zur Verfügung. Damit war der Zeitpunkt für eine grundſätzliche Neuordnung der „Oſttransportflotte" gekommen. Frachtraumbedarf, Umlaufsgeſchwindigkeit und Ladefähigkeit der Häfen wurden überſchlagen; für die Menſchenbeförderung wurden nur die beſſer geeigneten Schiffe ausgewählt; eine Anzahl von Schiffen konnte für andere wichtige Zwecke freigegeben werden. Als Fahrgaſtſchiffe wurden beſtimmt:

„Steuben"	„Berlin"
„Der Deutſche"	„Oldenburg"
„Sierra Cordoba"	„Brake"
„Oceana"	„Nordenham"
„Frigga"	„Bremerhaven"

*) Reichsverkehrsblatt B 1940, Seite 2, Deutſche Verkehrs-Nachrichten, Sonderheft ADSp Februar 1940.

**) Reichsverkehrsblatt B am angeführten Orte Seite 14, vergleiche § 39 ADSp.

als „gemiſchte Schiffe“:

„Potsdam“ „Gneiſenau“
„Scharnhörn“ „Orotava“
„Adler“ „Waltraut Horn“

Alle anderen wurden als reine oder wenigſtens, wie „Rabat“, als überwiegende Ladungsdampfer beſtimmt. Mächtige Frachter wie „Iſar“, „Alſter“, „Schwaben“, „Belgrano“ und bewegliche Motorſchiffe wie „Eider“, „Ems“, „Levante“ und „Belgrad“ waren unter ihnen. Mit Stolz zählte man unter dieſen Schiffen mehrere, die der engliſchen Kontrolle der Meere mit großem Geſchick ein Schnippchen geſchlagen hatten. Die vier Schiffe mit den Unterweſernamen ſind Bananendampfer der „Union“-Handels- und Schiffahrt-Geſellſchaft in Bremen. Ihre mit Holz verkleideten Laderäume und die für die Fruchtpflege geſchaffene, Heizung und Lüftung miteinander verbindende Klimaanlage entſprachen deutſchen beſcheidenen, aber praktiſchen Anſprüchen beſonders gut.

Am 15. Oktober wurde das Deutſch-Eſtniſche Protokoll, erſt am 30. Oktober, dem Tage ſeiner Unterzeichnung, der Deutſch-Lettiſche Vertrag vorläufig wirkſam; beiden folgten Einzelverhandlungen. Alsbald nach dem Inkrafttreten der Hauptverträge ſtrömten die weitgehend vorbereiteten und auf dieſen Zeitpunkt aufgeſtauten Transporte ins Reich. Hin und her fuhren die Schiffe, in den Häfen drängte die Arbeit in kaum vorſtellbarem Maße. Da glücklicherweiſe die Eiſenbahnanlage bald erlaubte, den Menſchenverkehr über Gotenhafen zu leiten, bot der für einſtige polniſche Bedürfniſſe übergroße Seebahnhof gute Abfertigungs- und Betreuungsmöglichkeiten. Hier waltete der erfahrene Danziger Gauamtsleiter Seeger ſeines Amtes. Nur die Kranken- und Sondertransporte gingen weiter nach Swinemünde. Erſt Mitte Dezember war — planmäßig — auch im Verkehr von Riga der Höhepunkt überſchritten. Bei den letzten Fahrten waren beſondere Vorſichtsmaßregeln geboten, da ein Attentatsverſuch auf die „Sierra Cordoba“ gezeigt hatte, welcher mörderiſchen Niedertracht England fähig war. Es traf ſich günſtig, daß genügend Schiffe frei waren, um alle Menſchenfahrten durch ein zweites, oft leeres Schiff begleiten zu laſſen. Zu Weihnachten konnte eine dringend nötige Pauſe eingelegt werden. Im Januar bewegten ſich noch einige Schiffe, vor allem auf Grund ergänzender Vereinbarungen mit Vieh aus Eſtland, bis die mächtige Eisentwicklung im Februar zwang, die für dieſe Zeit vorgeſehenen Fahrten aufzuſchieben. Ein Schaden iſt dadurch nicht entſtanden, war doch die Bewegung ſo gut wie abgeſchloſſen. Der letzte Reſt der Güter, der nicht mehr den Umfang hatte, um ſtaatliches Eingreifen zu rechtfertigen, ſollte zum Teil mit fahrplanmäßigen deutſchen Privatdampfern abbefördert werden.

Nicht alle Schiffe ſtanden dauernd für dieſe Zwecke zur Verfügung. Eine politiſche Sonderbelaſtung bedeutete vielmehr die bedauerliche Entwicklung des finniſch-ruſſiſchen Verhältniſſes. Für den Fall eines Kriegsausbruches

zwiſchen dieſen beiden Staaten galt es — wie in früheren Jahren an anderen Stellen Europas — die zahlreichen Reichsdeutſchen abzubefördern, die in Finnland unter meiſt ſehr glücklichen Verhältniſſen ihrem Beruf nachgegangen waren und an dem tüchtigen Aufbau des Landes teilgenommen hatten. Monatelang lagen gute Schiffe in Reval für Helſinki klar. Schließlich glaubte man die Bereitſchaft aufheben zu können. Einige Zeit danach aber wuchs die Spannung ſo, daß zwei der Bananendampfer wieder nach Reval entſandt wurden. Sie kamen wenige Stunden zu ſpät. Der ruſſiſche Luftangriff auf Helſinki hatte inzwiſchen dazu gezwungen, den großen reinen Frachtdampfer „Donau", der gerade in Reval leere Möbelkoffer für Riga lud, notdürftig hergerichtet nach Helſinki zu entſenden. So kam doch noch eine Verbindung mit Helſinki zuſtande, die mit dem Seedienſt Oſtpreußen wenigſtens organiſatoriſch zuſammenhing. Die langſame Beladung des kalten leeren Dampfers im verdunkelten Helſinki, auf der Rückreiſe noch dazu ein dreißigſtündiges Schneetreiben machten aus der ſonſt ſo einfachen und kurzen Reiſe Helſinki-Reval eine große Anſtrengung, bei der die bis zur Teilung des letzten Stückes Brot reichende Kameradſchaft der Beſatzung deutſchem Seemannsgeiſte das beſte Zeugnis ausſtellte. In Reval wurden die Flüchtlinge auf die „Oldenburg" umgeladen und nach Swinemünde gebracht.

Einiger Sonderaufgaben iſt zu gedenken. Wenn eine Volksgruppe umſiedelt, ſo kommen nicht nur die ſtarken, nach neuen Aufgaben dürſtenden Menſchen, es kommt all' ihre Verwandtſchaft, es dürfen die Alten nicht zurückgelaſſen werden, die Kranken müſſen die Heilung in der neuen Heimat zu Ende führen, es müſſen aber auch ſolche Menſchen in Kauf genommen werden, die allein weiter zu behalten dem bisherigen Gaſtvolke nicht zugemutet werden kann: ſogar Strafgefangene und Irre mußten — dieſe unter beſonderen Pflege- und Vorſichtsmaßnahmen — abbefördert werden. Auch ehemalige polniſche Soldaten, die, als der Kampf ſo ſchnell ausſichtslos wurde, nach Lettland übergetreten, dort interniert worden waren und jetzt in den deutſchen Herrſchaftsbereich nach Hauſe drängten, mußten mitgenommen werden, vor allem ſolche, von denen man erwarten konnte, daß ſie ſich als Landarbeiter nützlich machen würden.

Für Kranke wurde vor allem das bettenreiche Hapagſchiff „Oceana" (bei KdF im Dienſte) eingeſetzt. Tüchtige Ärzte, Pfleger und Pflegerinnen konnten aus der deutſchen Volksgruppe in ausreichender Zahl für den BordDienſt gewonnen werden. Das „Mütterſchiff" wurde die „Potsdam", in deren vorbildlichem Lazarett auf einer Reiſe nicht weniger als fünf deutſche Kinder das Licht der Welt erblickt haben. Für Gefangene, Internierte und Irre haben ſich die Bananendampfer beſonders bewährt.

Als Erfahrung aus der Durchführung aller dieſer Transporte ſtellte ſich bald heraus, daß man ſich nicht zur Überfeinerung verführen laſſen durfte. Viele der Transportleitung erteilte Ratſchläge waren wertvoll. Ihre Durchſetzung in der Praxis eines ſo vielgeſtaltigen Apparats hätte aber der ent-

ſcheidenden Notwendigkeit bei der Löſung ſolcher Großaufgaben, der Einfachheit, widerſprochen. Selbſt ein grundſätzlich ſo richtiger Gedanke wie die Einführung eines feſten Fahrplanes, der die Zuſammenarbeit mit den Empfangsſtellen im Reiche weſentlich erleichtert hätte, erwies ſich als undurchführbar. Beſonders die großen Schiffe waren nicht bei jeder Wetterlage fähig, die engen Einfahrten der Oſtſeehäfen zu durchlaufen, und mußten oft tagelang warten. Auf der anderen Seite ſtrömten die Umſiedler in manchen Wochen ſo ſtark in die Verladehäfen, daß Schiffe, die gleichzeitig große Ladungsmengen befördern ſollten, ohne Rückſicht auf dieſe ſofort abfahren mußten. Manche von ihnen ſind mit angefangenen Ladungen hin- und hergefahren oder ſind mit Menſchen nach Swinemünde gegangen, um erſt auf dem Rückwege in Danzig ihre Ladung zu löſchen. Wieder andere haben in Libau oder Windau angefangen zu laden und wurden zum weiteren Beladen nach Riga genommen, weil es dort gerade mehr drängte. Dampfer „Adler" wurde nach ſeiner Beladung vor Arensburg wegen ſeines ſtarken Geſchirrs in Riga als Kranſchiff verwendet, inzwiſchen mußte er zeitweiſe als Wohnſchiff dienen. „Urundi" mußte eines ausgebliebenen Viehdampfers und drohender Nachtfröſte halber einige Tage anſtatt zu laden als Kuhſtall dienen. So traten ſtändig neue Lagen ein, die von den Einſchiffungsleitern vorbildlich gemeiſtert wurden, aber jeden Verſuch eines Fahrplans zunichte machten. Auch andere Verfeinerungen bewährten ſich nicht. So wurde es zum Schluß wieder mehr der Front überlaſſen, in den Einzelheiten ſelbſtändig zu entſcheiden; das bedeutete zugleich, ſich in der Vorbereitung für ankommende Schiffe zu ſchnellen Maßnahmen bereitzuhalten. Sowohl die Parteiſtellen wie die Reichsbahndienſtſtellen der Ankunftshäfen haben ſich den aus dieſen Umſtänden folgenden Anſprüchen gewachſen gezeigt.

Bewährt hat ſich auch die Einſchaltung von Schiffsmaklern in den Häfen. Mit den unerwarteten Ereigniſſen des Schiffahrtbetriebes vertraut, ließen ſie ſich keine Mühe verdrießen, Mittler zwiſchen Schiff und Land zu ſein. In Danzig hatte der Norddeutſche Lloyd weiſungsgemäß ſeine Aufträge auf alle anſäſſigen Maklerfirmen unterverteilt und ſo einem gewerbepolitiſchen Grundſatz des Reichsverkehrsminiſteriums, der auch in der Spedition berückſichtigt worden war, Rechnung getragen. Wertvoll war das Beſtreben der Supercargos, Schiffsmakler und Spediteure, ſich gegenſeitig, vor allem im Sinne der Erzielung von Erſparniſſen für ihren Auftraggeber, zu überwachen und auf Schnelligkeit der Schiffsabfertigung zu drängen. Das ging oft ſo weit, daß von leitungswegen hier und da mildernd eingegriffen werden mußte, wenn höhere Rückſichten andersartiges Arbeiten erforderten. Die am Schluß der ganzen Bewegung angeſtellten Koſtenſchätzungen von kundiger Seite haben denn auch trotz des gewaltigen Apparats keinen übermäßig hohen Koſtendurchſchnitt für den einzelnen Umzug ergeben.

Auf der Güterſeite ſind als Beſonderheit die Viehtransporte zu erwähnen. Auch für ſie ſtand aus dem Oſtpreußenverkehr (unabhängig vom Seedienſt)

ein eingespielter Apparat zur Verfügung. Die Speditionsfirma Schenker & Co hatte während der Abtrennung Ostpreußens mit zahlreichen Dampfern Vieh aus Ostpreußen und den Randstaaten für die Reichsfleischstelle gebracht. Sie hat das Baltenvieh zum größeren Teil mit diesen Sonderschiffen befördert und dabei die ihr übertragene Aufgabe glatt gelöst; auch die mit Umsiedlerschiffen beförderten Tiere hat Schenker in Gotenhafen in Empfang genommen und ans Ziel geleitet.

Für die einheitliche Lösung der sonstigen Speditionsaufgabe war bedeutsam, daß der Leiter der in Gotenhafen zuerst für einige Zeit eingerichteten Einwandererzentralstelle, die die umsiedelnden Volksgenossen behördentechnisch in das Großdeutsche Reich aufzunehmen hatte, den Leiter der Deutschen Spedition, Zweigstelle Danzig, zugleich mit der Leitung der „Baltendeutschen Gepäckstelle" in Gotenhafen betraute. Hier wurde auf Grund der Spediteurlisten eine große Kartei angelegt, die sämtliche in Danzig-Gotenhafen, später auch in Elbing, Bremen und Hamburg auf den Umsiedlergüterlägern eintreffenden Stücke erfaßte und danach rückwirkend eine Namenskartei der Eigentümer als Grundlage für die Ausfolgung anlegte. Die Sachen wurden nach der Einordnung auf Abruf durch die von der Deutschen Spedition beauftragten Spediteure unter dem Gesichtspunkt der Freizügigkeit der Umsiedler nach jedem beliebigen Ort des Großdeutschen Reiches herausgegeben; auf Reichskosten jedoch nur dann, wenn der neue Wohnsitz des Siedlers dem politischen Grundgedanken der vom Reichsführer SS gestalteten Umsiedlung entsprach. Das bedeutete bei schaffenskräftigen Menschen in erster Linie Einsatz im neueingegliederten befreiten Ostraum, den neuen Reichsgauen Danzig-Westpreußen und Wartheland. — Von dem Umfang der Kartei- und Speditionsarbeit gibt die Zahl von 67 000 Karten einen Begriff. Die endgültige Lagerfläche erlangte folgenden Umfang:

Danzig-Gotenhafen	136 000 qm
Elbing	2 500 qm
Bremen	14 000 qm
Hamburg	30 000 qm
insgesamt:	182 500 qm.

Die Erlangung von Lagerraum bereitete Schwierigkeiten, weil die ungeheuren Vorräte der Reichsstelle für Getreide bei der Belegung der Läger den Vorrang beanspruchten. So mußte zeitweilig auf Zeltplanen und große Zelte (zum Beispiel Oktoberfestzelte von Münchener Brauereien) im Wege der Beschlagnahme oder der freiwilligen Anmietung zurückgegriffen werden, um in Verschläge gepackte Sachen vorübergehend unterzustellen und die oft zu schnell gebauten und nicht immer ganz dichten Möbelkoffer gegen Regen und Schneetreiben zu schützen. Dieser Versuch erwies sich bei dem Winterklima von Danzig und besonders von Gotenhafen als auf die Dauer undurchführbar. Die Zelte zerrissen oder flatterten davon. Es muß mit Dank an-

erkannt werden, daß die großen Lagerbesitzer — Reichsstelle für Getreide und Wehrmacht — die Notlage erkannt und hilfsbereit Raum zur Verfügung gestellt haben, so daß die Aufgabe — im ganzen gesehen — lösbar wurde. Auch das war ein Zeichen des starken Gemeinschaftswillens, den wir allenthalben in Deutschland finden, wenn es gilt, die großen politischen Befehle unseres Führers in die Tat umzusetzen.

Eine so große Bewegung ist mit ihrer schnellen Einleitung und arbeitsreichen Durchführung allein noch nicht bewältigt. Auch der Rechtswahrer muß sein Teil zum Gelingen beitragen. Die Fragen der Entschädigung für persönliche oder sachliche Unfälle, die bei solcher Massenbewegung mitten im Kriege hätten vorkommen können, der Haftung der Reeder und Spediteure für etwaiges Verschulden (zwar nicht gegenüber den kraft Hoheitsakt beförderten Umsiedlern, aber gegenüber dem Auftraggeber, dem Reiche) waren zu klären. Die erste Fragengruppe fiel in den Geschäftsbereich des Reichsführers SS als Reichskommissar für die Festigung deutschen Volkstums. Die zweite, die Unternehmerhaftung, wurde für die Schiffahrt, wo es sich nur um große Fragen hätte handeln können, nicht praktisch. Für die unzähligen Speditionsgeschäfte konnte nur die Bezugnahme auf ein seit über einem Jahrzehnt bewährtes Papier, die Haftungsvorschriften der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, einen hinreichenden Ausweg bieten, der sich an den im Gewerbe üblichen Handelsbrauch anschloß. Der hier gewählte Weg der Versicherung gab den Spediteuren die Möglichkeit schnellen Ausgleichs bei Fehlern, die nun einmal bei jedem Menschenwerk, vor allem aber bei solcher Massenarbeit denkbar sind.

Eine besondere Aufgabe stellte die Abrechnung, vor allem weil bei den meisten Maßnahmen ohne vorherige Preisvereinbarung gehandelt und deshalb nachträglich nach dem Reichsleistungsgesetz eine „angemessene" Vergütung festgesetzt werden mußte. Dabei wurde fast nie mit dem Leistenden, sondern meist nur mit der zuständigen Gewerbeorganisation unter Beteiligung des Preiskommissars verhandelt. Alle Einzelheiten hier aufzuzählen, würde zu weit führen, zumal die Abrechnung bei Niederschrift dieser Zeilen noch nicht durchgeführt ist, so daß sich ein Urteil über die hier oft auf Neuland beschrittenen Wege verbietet. Die Organisation der technischen Abrechnung und die Festsetzung der Vergütungsbeträge waren ein ständiges Ringen zwischen dem Streben nach Einfachheit zur Entlastung der im Kriege stark beanspruchten Behörden, was großzügiges Hinweggehen über kleine Unebenheiten erforderte, und dem Bemühen um Sparsamkeit und Gerechtigkeit. Die Durchführung wurde der im Seedienst Ostpreußen bewährten Wasserstraßendirektion in Stettin übertragen. Ihr hatten die „Vorabrechnungsstellen", die Reedereien (für die Schiffe), der Norddeutsche Lloyd in Danzig (für die dortigen Schiffsmakler), die Fachgruppe Reeder (für die Supercargos) und die Deutsche Spedition (für alle persönlichen und sächlichen Speditions- und Lager-

leiſtungen) die Rechnungen über die zunächſt aus reichlich bemeſſenen Vorſchußmitteln verauslagten Beträge einzureichen.

Über der Abrechnungsarbeit ſteht der Satz, den der Vertreter des Reichsführers SS in der entſcheidenden Sitzung formte: die Reeder und Spediteure hatten ohne Rückſicht auf Verluſt- und Schadensmöglichkeiten ſich bereitwillig in den Dienſt der großen völkiſchen Aufgabe geſtellt. Ohne einer Verſchwendung das Wort zu reden, ſolle man ſie auch nicht durch kleinliche Abrechnungsmethoden enttäuſchen. Dieſes Wort kennzeichnet den kameradſchaftlichen Geiſt, der die ganze Arbeit beherrſcht hat. Abgeſehen von der Abrechnung iſt wenig geſchrieben, aber viel gedrahtet und gefunkt worden. Raum in feierlichen Sitzungen, aber in unzähligen Orts- und Ferngeſprächen zu jeder Tages- und Nachtzeit wurden die ſich jagenden großen und kleinen Entſcheidungen vorbereitet. Dabei hat es kaum einen Mißklang gegeben; die freudige Erregtheit, die das ſchnelle Hineinfindenmüſſen in ſtändig wechſelnde Lagen mit ſich bringt, trug alle gemeinſam über die oft nicht geringen Schwierigkeiten hinweg.

Am Abſchluß der Bewegung konnte man auf folgende zahlenmäßigen Ergebniſſe zurückblicken:

Mit 169 Dampferreiſen wurden rund 64 000 Menſchen mit ihrer geſamten fahrenden Habe bewegt, die ſich auf die Häfen wie folgt verteilten:

von	nach Danzig-Gotenhafen	Stettin	Swinemünde	Memel	zuſammen
Reval	4 200	6 900	600	—	11 700
Pernau	750	—	—	—	750
Arensburg	250	—	—	—	250
zuſammen aus Eſtland	5 200	6 900	600	—	12 700
Riga	30 100	6 600	3 700	—	40 400
Windau	1 100	—	1 100	—	2 200
Libau	4 600	—	1 100	3 000	8 700
zuſammen aus Lettland	35 800	6 600	5 900	3 000	51 300
Geſamtſumme:	41 000	13 500	6 500	3 000	64 000

So trat an das Ende des erſten großen Abſchnitts in der Geſchichte des Seedienſtes Oſtpreußen ein vorwiegend organiſatoriſch damit zuſammenhängender Auftrag ungewöhnlicher Größe, ein Ausſchnitt aus weltgeſchichtlichem Geſchehen, der nur im Zuſammenwirken mit der Geſamtheit der deutſchen Seeſchiffahrt zu löſen war. Konnten die vorhergehenden zwölf Jahre einem immer verfeinerten Ausbau des Betriebes — bis zur Vereinheitlichung

der Fernſprecherſteckdoſen in allen berührten Häfen, zur Schaffung künſtleriſcher Werbemittel, veräſtelter Tarife und immer neuer Maßnahmen für die Sicherheit — gewidmet werden, ſo hieß es im Kriege plötzlich, auf Schiffe aus den Anfangsjahren des Seedienſtes zurückgreifen, Fahrpläne aus dem Stegreif geſtalten und ſchließlich in der Umſiedlungsbewegung mit rauhen und kräftigen Mitteln eine ſoldatiſche Arbeitsweiſe anwenden, bei der im Dienſte des Geſamterfolges auch die Gefahrenmomente für die Sicherheit der anvertrauten Menſchen und Güter einbezogen und damit große Verantwortung bewußt übernommen werden mußte: Die Erfahrungen aus dem oft unter Schwierigkeiten durchgeſetzten Wachstum des Seedienſtes Oſtpreußen und der für dieſen geſchaffene organiſatoriſche Apparat haben die Arbeit weſentlich erleichtert.

Schluß

Es könnte naheliegen, dieſe Geſchichte des Seedienſtes Oſtpreußen mit einer ſtatiſtiſch-wiſſenſchaftlichen Verkehrsanalyſe zu beſchließen. Aber wir haben die Erfahrung gemacht, daß ſolche Darſtellungen zwar des öfteren mit zähem Fleiß geſchrieben, aber ſelten mit ebenſolcher Freude ganz geleſen werden. Die ſchnell forteilende Zeit verurteilt ſie bald zur Veraltung, ſo daß ſie mehr in Zeitſchriften als in Bücher paſſen. Auch wird das erwähnte post hoc ergo propter hoc immer wieder zur Gefahr, wenn nicht andere, auch pſychologiſche Beobachtungen und reine „unwiſſenſchaftliche" Intuition berichtigend eingreifen. Nur die reinen Geſamtzahlen mit einigen Hinweiſen auf ganz entſcheidende Einwirkungen ſeien in einer beſonderen Zahlentafel beigefügt. Sie vermittelt als Geſamteindruck, daß die Kraft des Seedienſtes Oſtpreußen wie vieler anderer Lebensbezirke des deutſchen Volkes in den Jahren 1931/32 zu erlahmen drohte und ſeit 1933 einen dauernden Wiederanſtieg zu verzeichnen hat; ſicherlich iſt dieſer Aufſtieg nicht ohne ſchwere, die Beteiligten voll in Anſpruch nehmende Arbeit zuſtande gekommen; Verfaſſer kennt manchen Ingenieur und Seemann, der zeitweilig, etwa im Jahre 1936, ſchier unter der Laſt und den Aufregungen zuſammenzubrechen drohte. Die von Jahr zu Jahr wechſelnden Aufgaben des Seedienſtes, die vom politiſchen Leben Deutſchlands beeinflußte Entwicklung und die vom Reichsverkehrsminiſterium unter freudiger Ausnutzung der von den verſchiedenſten Seiten kommenden Anregungen zur Förderung des Seedienſtes Oſtpreußen getroffenen Maßnahmen zwangen von Jahr zu Jahr, neue Formen zu finden. Dank der verſtändnisvollen Mitarbeit der deutſchen Preſſe haben alle neuen Maßnahmen den lebhafteſten Anteil des deutſchen Volkes gefunden. Aber die Hauptwirkung, die der ganzen Arbeit aller Beteiligten erſt zum Erfolge verhalf, ging von der gewaltigen Welle der nationalen Erhebung und von der titanenhaften Kraftleiſtung e i n e s Mannes aus, der das ganze deutſche Volk umgeſtaltet und ihm auch die Bedeutung des Oſtgedankens erſt voll zum Bewußtſein gebracht hat: unſeres Führers Adolf Hitler! Sein Werk iſt die letzte und wichtigſte Urſache der Aufbauerfolge. Iſt doch der Seedienſt Oſtpreußen als Ganzes, wie ihn der Leſer dieſer Darſtellung kennen gelernt hat, kein kaufmänniſcher Geſchäftsbetrieb, ſondern ein politiſches Staatsunternehmen, das die Mittel moderner Schiffahrts- und Tariftechnik und die Qualitätsleiſtungen deutſcher privater Reedereien mit ihren Seeleuten in den Dienſt des Aufbaus von Oſtpreußen und der Förderung von Danzig geſtellt hat. Nicht nur die Stärkung des Fremdenverkehrs in die deutſchen Oſtſeegebiete an ſich iſt das Ziel —

neben der Bedeutung für Oſtpreußen, Danzig und Memel iſt in geringerem, aber doch fühlbarem Maße auch eine Förderung der Durchgangsplätze Stettin, Lübeck und Kiel nicht zu verkennen —, rückwirkend wird durch die Erinnerung der begeiſtert heimkehrenden Beſucher des deutſchen Nordoſtens an dieſes kämpferiſche, kräftiger Zukunftsentwicklung fähige deutſche Land kraftvoll politiſches Denken geweckt und durch das Erlebnis der Seereiſe zugleich das Bewußtſein des Wertes deutſcher Seegeltung in das ganze Deutſche Reich hineingetragen.

In den erſten Wochen nach dem herrlichen Feldzuge der 18 Tage von 1939 hat ſich wohl hier und da die Frage hervorgewagt, ob nicht nach Fortfall des polniſchen Korridors das Ende des Seedienſtes Oſtpreußen gekommen ſei. Gewiß wird kein Leſer dieſes Buches auf einen ſolchen Gedanken kommen. Verſailles war ein Teil von jener Kraft geweſen, die ſtets das Böſe will und oft das Gute ſchafft. Das Verkehrshindernis des polniſchen Korridors hat die Oſtpreußen und Danziger und mehr noch ihre Beſucher auf das freie Meer verwieſen. Große leiſtungsfähige Schiffe ſind für dieſen Sonderzweck eigens geſchaffen worden; durchgearbeitete Fahrpläne und Tarife und eine Werbung, deren Schlagworte „Oſten“ und „Schiffahrt“ im Herzen des deutſchen Volkes und ſeiner Jugend ein beſonders helles Echo fanden, haben den Seedienſt Oſtpreußen in das Verkehrsdenken des deutſchen Volkes als unlösbaren Beſtandteil hineingepflanzt. Über die Umgehung des geraubten Landes hinaus hat die Seereiſe ſich zum Selbſtzweck entwickelt. „Der Reiſeweg als Erholung“ war ein Kennwort der Oſtpreußenfahrt geworden. Sollte das deutſche Volk bei all' ſeiner freudig geleiſteten Arbeit ſolche Erholung künftig nicht brauchen? Am Ende der längſten Seereiſe an deutſchen Küſten von Kiel und Lübeck nach Danzig, Königsberg und Memel liegt ein Land, das neben reiner Natur große politiſch-ſoldatiſche Erinnerungen und nicht zuletzt die mit beſtem deutſchem Blute getränkten Schlachtfelder des Befreiungskrieges von 1939 umfaßt. Für den wiedergewonnenen Oſtraum ſind die genannten drei Städte auch künftig die Tore zum Salzwaſſer.

Wie viele herrliche deutſche Reiſeziele hat nicht der Führer durch ſeine Befreiungstaten in den Jahren 1938 und 1939 neu gewonnen! Ob Oſtpreußen und Danzig neben ihnen verblaſſen könnten? Mögen andere Gegenden noch ſo locken mit Bergen, Wäldern, Seen und Bädern; Oſtpreußen und der Weichſelgau brauchen ſich neben ihnen nicht zu verſtecken. Eins haben ſie vor allen deutſchen Landen voraus: den längſten deutſchen Seeweg! Hier ſteht der geſchichtliche Auftrag des Seedienſtes: den Weichſelgau und Oſtpreußen im Bewußtſein des deutſchen Volkes zu halten und ihnen einen ſtets friſchen Strom begeiſterungsfähiger deutſcher Menſchen zuzuführen. Damit verbindet ſich ein Zweck, den wir im Jahre des ſchweren Krieges gegen Englands Neid und Mißgunſt beſonders empfinden: das deutſche Volk hat im Seedienſt Oſtpreußen ein Schulungsmittel. Bildkräftig, nachhaltiger als Worte es vermögen, erweitert es den Geſichtskreis der Deutſchen und weckt Verſtändnis

für große Fragen der Weltpolitik durch das Freiheitsgefühl und durch die Härte, die die See von jedem verlangt, der mit ihr umgeht. Dieses Mittel voll einzusetzen, wird jeder als heilige Pflicht empfinden, der in dem uns aufgezwungenen schweren Entscheidungskampfe die hinreißende Größe der Zielsetzung unseres Führers empfindet: Deutschland frei zu machen von der letzten Fessel und ihm die Hindernisse aus dem Wege zu räumen, die das britische Streben nach Alleinherrschaft heute noch vor unseren Schritten in die Welt aufbaut!

Fahrpläne, Fahrpreise und Verkehrszahlen

Die nachfolgenden tabellarisch dargestellten Fahrpläne II A) und II B) werden noch einmal bildlich wiedergegeben, und zwar auf den mit I A bis I H bezeichneten, in einer Schlaufe im hinteren Buchdeckel befindlichen Fahrplanschaubildern, einschließlich des Schaubildes des Fahrplanes während der Verkehrsschwierigkeiten im Jahre 1939.

Fahrplan Seedienst Ostpreußen (Ostwärts) ohne Weststrecke

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
In Kraft am		27. 1. 1920	1. 6. 1920	15.11. 1920	15. 1. 1921	15.12. 1921	10. 1922	15. 2. 1924	[1]	17. 7.[2] 1926	2. 11. 1926	1927	1929	1932	1936	1938
Berlin Stettiner Bhf.	ab	22.35	22.35	18.32	18.30	18.30	13.55	13.55	19.30	14.00	14.00	14.00	14.00	13.58	14.01	14.51
Swinemünde Seedienstbhf.	an	2.40	2.40	22.20	22.20	22.20	18.27	18.39	23.40	18.39	18.39	18.39	17.55	18.08	17.55	18.05
Swinemünde	ab	4.00	3.00	22.35	22.30	22.30	18.45	19.00	24.00	19.30	19.30	19.00	18.30	18.30	18.30	18.30
Stolpmünde	an															
Stolpmünde	ab					6.30										
Zoppot/Neufahrwasser	an						11.45	11.00	13.30	9.00	8.45	8.30	8.00	8.00	8.00	8.00
Zoppot/Neufahrwasser	ab		19.00		14.30	14.30	12.45	11.45	13.55	9.15	9.00	9.00	8.20	8.20	8.15	8.15
Danzig	an		20.00		15.30	15.30										
Danzig	ab		—		—	—										
Pillau	an	19.00	—	15.45	—	—	16.45	15.45	17.20	12.30	12.30	12.30	11.50	12.10	11.30	11.45
Pillau	ab	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13.15	12.40	12.25	15.30	13.00
Memel	an	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18.15[3]	19.00	19.00	21.30	19.00
Memel	ab	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23.30	19.30
Helsinki	an	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.30[4]	19.30[5]
Pillau Seedienstbhf.	ab	22.00	—	16.15	—	—	17.50	16.10	17.45	12.50	12.50	12.50	12.32	12.30	12.25	12.10
Königsberg Hauptbhf.	an	23.15	—	17.15	—	—	19.00	17.21	18.45	13.38	13.38	13.38	13.26	13.28	13.19	13.03

[1] Mi/Sbd (Pause 12. 10. bis 11. 12.). [2] Vom RVM. abgelehnt. [3] Stg/Mi/Do/Sbd (Stg bis Memel). [4] 2 Tage später an. [5] 1 Tag später an.

Schaubilder: | IA | IB | IC | ID 1 | ID 2/3 | IG 1/3 | IH

Fahrplan Seedienst Ostpreußen (nach Westen) ohne Weststrecke

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
In Kraft am:		27. 1. 1920	1. 6. 1920	15.11. 1920	15. 1. 1921	15.12. 1921	10. 1922	11. 1922	15. 2. 1924	[1]	17.7.[2] 1926	1927	1929	1932	1936	1938
Königsberg Hauptbhf.	ab	7.00	—	9.29	—	—	6.57	9.44	7.10	10.20	10.20	10.36	11.00	11.14	10.58	10.58
Pillau Seedienstbahnhof	an	8.15	—	10.25	—	—	8.06	10.52	8.24	11.20	11.20	11.36	11.58	12.07	11.52	11.52
Helsinki	ab	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.00	22.00
Memel	an	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22.00[4]	4.45[5]
Memel	ab	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.00[3]	6.00	—	23.00	5.30
Pillau	an	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.00	11.40	—	5.30	11.30
Pillau	ab	9.00		10.45	—	—	8.20	11.15	8.45	11.45	11.45	12.00	12.30	12.30	12.30	12.30
Danzig	an				—	—										
Danzig	ab		8.00		10.30	11.30										
Joppot/Neufahrwasser	an						12.20	15.15	12.45	15.15	15.15	15.30	16.00	16.00	16.00	15.50
Joppot/Neufahrwasser	ab		9.00		11.30	12.30	13.20	15.45	13.00	15.50	15.50	16.00	16.20	16.20	16.15	16.05
Stolpmünde	an					20.30										
Stolpmünde	ab															
Swinemünde	an	24.00	1.00	4.30	3.30	4.00	6.20	8.45	5.30	5.45	5.45	5.45	5.45	5.50	5.50	6.00
Swinemünde Seedienstbhf.	ab	3.45	—	5.10	3.45	5.10	6.40	9.10	6.30	6.00	6.00	6.00	6.12	6.05	6.15	6.15
Berlin Stettiner Bhf.	an	8.00	—	9.00	8.00	9.00	11.12	15.36	10.18	10.13	10.14	10.14	10.03	10.04	9.49	9,45

[1]) Mo/Fr (Pause 12. 10. bis 11. 12.). [2]) Vom RVM. abgelehnter ostpreußischer Vorschlag für 1932 (Mi/Sbd). [3]) Mo/Mi/Fr/Sbd (Mi ab Memel).
[4]) 1 Tag später an. [5]) 2 Tage später an.

Uhrzeiten zu den Fahrplänen der Weststrecke 1933—1938

Ost-wärts	1933	1934		1935				1936 täglich Swinemünde—Zoppot—Pillau teilweise Verstärkungsfahrten						1937				1938		
										Di.										
Kiel	—	—	*) 23.30	6.00	—	—	—	6.00	*) 6.00	—	—		—	6.00	—	—		6.00	—	—
Travemünde an	—	—	*) 7.00		—	—	—			—	—		—		—	—			—	—
ab	23.30	8.20	8.20		8.20	8.20	*) 23.30			8.20	—	8.20	—		8.20	—	6.20		6.00	8.20
Warnemünde an	6.00	11.40		11.50	11.50					11.50	—		—			—	9.50		9.30	
ab	7.30	11.50		12.00	12.00					12.00	—		—			10.00	10.00		9.40	
Binz an	13.30	17.50		17.40	17.40				17.35	17.35	—		—			15.35	15.35		15.25	
ab	13.40	18.00		17.50	17.50				17.45	17.45	—		—			15.40	15.40		15.30	
Swinemünde an	16.30		19.05			18.45	13.00	18.45			—	18.45	—	18.45	18.45	18.45	18.45	18.45	18.45	
ab	18.30		19.20			19.00	19.00	19.00			18.30	19.00	19.30	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	
Zoppot an	8.00	8.10	8.10	7.55	7.55	7.55	7.55	8.00	7.50	7.50	8.00	8.00		8.00	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00	
ab	8.20	8.30	8.30	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.05	8.05	8.15	8.15		8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	
Pillau an	11.50	11.55	11.55	11.45	11.45	11.45	11.45	11.45	11.30	11.30	11.45	11.45	11.30	11.45	11.45	11.45	11.45 einmaliger Versuch	11.45	11.45	

*) an 4 Tagen im Juli und August

*) „Tannenberg"

*) nur zur Zeit der Kieler Segelolympiade

Schaubild: IF | IG 1—2 | IH

Uhrzeiten zu den Fahrplänen der Weststrecke 1933—1938

nach Westen		1933	1934			1935					1936				1937				1938
										Tannenberg									
Pillau	ab	12.30	12.40	12.40	12.40	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	12.30	12.30	12.30	15.30	12.30	12.30	12.30	12.30	12.30
Zoppot	an	16.00	16.00	16.00	16.00	16.15	16.15	16.15	16.15	16.15	15.50	15.50	15.50		15.50	15.50	15.50	15.50	15.50
	ab	16.20	16.20	16.20	16.20	16.35	16.35	16.35	16.35	16.35	16.05	16.05	16.05		16.05	16.05	16.05	16.05	16.05
Swinemünde	an	5.50	5.50		5.50	6.00	6.00	6.00		6.00	5.50	6.00	5.50	9.00	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50
	ab	6.15	6.05		6.05	6.10	6.10	6.10		6.10	6.00	6.15	6.00	—	6.10	6.10	6.10	6.10	6.10
Binz	an	9.05		8.00					8.00				8.55	—		8.55	8.55		
	ab	9.15		8.10					8.10				9.00	—		9.00	9.00		
Warnemünde	an	15.15	14.50	14.50		14.40			14.40	15.00[2]			15.20	—		15.20	15.20		
	ab	15.25	15.00	15.00		15.00			15.00	15.10			15.30	—		—	15.30		
Travemünde	an	19.00	18.30	18.30	18.30	18.30	18.30		18.30	18.30		19.00	19.00	—		—	19.15	18.30	17.00
	ab	—	19.30	—	—	—	—		—	—		—	—	—		—	—	—	—
Kiel	an	—	1.30[1]	—	—	—	—	18.50	—	—	18.50	—	—	—	18.50	—	—	—	—
																	1 ×		sonst 1938 wie 1937

[1]) an 4 Sonntagen Juli/August

[2]) Tannenberg konnte bei Sturm Warnemünde nicht anlaufen.

Fahrpläne Finnlandfahrten 1935—1938

a) Uhrzeiten

1938		1937	1936			1935			1935		1936		1937	1938	
9.00	22.00	22.00	20.00	12.00	20.00	15.00	21.00	Helsinki	8.30	19.00	8.30	8.30	19.30	19.30	19.30
			24.00			19.00		an Reval ab				4.30			
			0.30			20.00		ab „ an				4.00			
		21.00	18.30			21.00		an Libau ab		5.00		6.00	23.30		
		23.00	19.00			22.00		ab „ an		4.00		5.00	23.00		
5.00	4.45	[1]	22.00					an Memel ab				23.30	[1]	19.30	19.30
5.30	5.30		23.00					ab „ an				21.30		19.00	18.30
11.30	11.30	11.15	5.30		5.30	11.00	11.00	an Pillau ab	15.30	12.50	15.30	15.30	13.00	13.00	12.30
12.30	12.30	12.40	12.30		12.30	—	—	ab „ an	—	—	11.45	11.30	Anschluß von Swine-münde	11.45	11.45
15.50	15.50	16.10	15.50	19.00	15.50	—	—	an Zoppot ab	—	—	8.15	8.05		8.15	8.15
16.05	16.05	—	16.05	—	16.05	—	—	ab „ an	—	—	8.00	7.50		8.00	8.00
Tannen-berg	Motor-schiff	Anschluß nach Swine-münde —Kiel	August	zur Olym-piade	Juni/ Sept.	zur Ost-messe	normal	Helsinki bis Libau O.E.G.	normal	von der Ost-messe				Motor-schiff	Tannen-berg

[1]) Memel durch anderes Schiff bedient. Libau nur zur Ostmesse

b) Fahrtage

		1935	1936	1937	1938	1939
Helsinki	ab	Sonnabend	Freitag	Freitag	Donnerstag	Sonnabend
Pillau	an	Montag	Sonntag	Sonntag	Sonnabend	Sonntag
Pillau	ab	Mittwoch	Mittwoch	Mittwoch	Dienstag	Donnerstag
Helsinki	an	Freitag	Freitag	Donnerstag	Mittwoch	Freitag

D. Tannenberg 1 x

Fahrplan des Finnlandschiffs
August 1936

8.20	ab	Travemünde	an	19.00	
11.50	an	Warnemünde	ab	15.30	
12.00	ab	Warnemünde	an	15.20	
17.35	an	Binz	ab	9.00	
17.45	ab	Binz	an	8.55	
	an	Swinemünde	ab	6.00	
	ab	Swinemünde	an	5.50	
7.50	an	Zoppot	ab	16.05	
8.05	ab	Zoppot	an	15.50	
11.30	an	Pillau	ab	12.30	
15.30	ab	Pillau	an	5.30	
21.30	an	Memel	ab	23.00	
23.30	ab	Memel	an	22.00	
5.00	ab	Libau	ab	19.00	
6.00	an	Libau	an	18.30	
4.00	ab	Reval	ab	0.30	osteuropäische Zeit
4.30	an	Reval	an	24.00	
8.30	an	Helsinki	ab	20.00	

Seedienst Ostpreußen 1938, Fahrplangeschwindigkeiten

Strecke	ostwärts (nach Norden)				nach Westen (nach Süden)			
	Motorschiffe („Hansestadt Danzig")		TD. „Tannenberg"		Motorschiffe		TD. „Tannenberg"	
	Kn	n	Kn	n	Kn	n	Kn	n
Kiel—Swinemünde			15,2	175			15,5	178
Travemünde—Warnemünde	16,8	260	—	—	14,2	220	—	—
Warnemünde—Binz	15,3	235	—	—	14,3	220	—	—
Binz—Swinemünde	14,3	220	—	—	16,3	255	—	—
Travemünde—Swinemünde	15,6	235	—	—	15,2	230	—	—
Swinemünde – Zoppot	15,2	230	15,9	182	14,9	230	14,7	168
Zoppot—Pillau[1])	15,0	230	15,8	182	15,7	235	15,9	182
Pillau Memel	15,7	240	—	—	15,6	235	—	—
Memel—Helsinki	14,8	225	—	—	20,5	160	—	—
Pillau Helsinki[2])	14,1	220	13,8	158	10,7	160	15,0	178

n = Schraubenumläufe je Minute

[1]) „Tannenberg" braucht längere Manövrierzeiten, daher größere Streckengeschwindigkeiten.

[2]) verschiedene Jahrzeiten!

Fahrpreise

von	nach oder umgekehrt	Einfache Fahrkarte 8 Tage gültig	Rückfahrkarte 2 Monate gültig	Hochsaison-Tarif Rückfahrkarte	Gesellschafts-Tarif Einfache Fahrt	Jugendgruppen-Tarif Einfache Fahrt	Militärfahrkarte Einfache Fahrt	Sonntags-Rückfahrt- und Ausflugskarte
		RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM
Kiel/Travemünde	Warnemünde	5,—	7,50	5,—	3,—	2,50	1,50	5,—
"	Binz	10,—	18,—	10,—	6,—	4,50	3,—	10,—
"	Swinemünde	15,—	20,—	10,—	7,50	4,50	3,75	15,—
"	Zoppot[12])	20,—	22,—[12])	16,—	10,—	5,—	5,—	—
"	Pillau[12])	22,—	24,—[12])	16,—	11,—	5,50	5,50	—
"	Memel	24,—	26,—	16,—	12,—	6,—	—	—
"	Libau	26,—	34,—	22,—	13,—	6,50	—	—
"	Arensburg	26,50	34,50	22,50	13,50	7,—	—	
"	Riga	36,50	48,50	27,50	18,50	9,50	—	—
"	Reval	32,—	38,—	26,—	16,—	8,—	—	—
"	Helsinki	36,—	48,—	31,—	18,—	9,—	—	—
Warnemünde	Binz	8,—	14,—	8,—	4,—	4,—	2,—	8,—
"	Swinemünde	15,—	18,—	10,—	7,50	4,50	3,75	15,—
"	Zoppot	18,—	20,—	16,—	9,—	4,50	4,50	—
"	Pillau	20,—	22,—	16,—	10,—	5,—	5,—	—
"	Memel	22,—	24,—	16,—	11,—	5,50	—	—
"	Libau	25,—	33,—	22,—	12,50	6,25	—	—
"	Arensburg	25,50	33,50	22,50	13,—	6,75	—	—
"	Riga	35,50	47,50	31,50	18,—	9,25	—	—
"	Reval	30,—	37,—	26,—	15,—	8,25	—	—
"	Helsinki	35,—	47,—	31,—	17,50	8,75	—	—
Binz	Zoppot	16,—	18,—	12,—	8,—	4,—	4,—	—
"	Pillau	18,—	20,—	12,—	9,—	4,50	4,50	—
"	Memel	20,—	22,—	12,—	10,—	5,—	—	—
"	Libau	25,—	33,—	18,—	12,50	6,25	—	—
"	Arensburg	25,50	33,50	18,50	13,—	6,75	—	—
"	Riga	35,50	47,50	27,50	18,—	9,25	—	—
"	Reval	30,—	37,—	22,	15,—	7,50	—	—
"	Helsinki	35,—	47,—	27,—	17,50	8,75	—	—
Swinemünde	Zoppot	14,—	16,—	12,—	7,—	3,50	3,50	—
"	Pillau	16,—	18,—	12,—	8,—	4,—	4,—	—
"	Memel	18,—	20,—	12,—	9,—	4,50	—	—
"	Libau	24,—	32,—	18,—	12,—	6,—	—	—
"	Arensburg	24,50	32,50	18,50	12,50	6,50	—	—
"	Riga	34,50	46,50	27,50	17,50	9,—	—	—
"	Reval	29,—	36,—	22,—	14,50	7,25	—	—
"	Helsinki	34,—	46,—	27,—	17,—	8,50	—	—
Zoppot	Pillau	6,—	8,—	3,—	3,—	1,50	1,50	3,— [8])
"	Memel	10,—	16,—	6,—	5,—	2,50	—	—,— [7])
"	Libau	10,—	16,—	6,—	5,—	2,50	—	—
"	Arensburg	10,50	16.50	6,50	5,50	3,—	—	—
"	Riga	20,50	30,50	15,50	10,50	5,50	—	—
"	Reval	15,—	20,—	10,—	7,50	3,75	—	—
"	Helsinki[13])	20,—	30,—[13])	15,—	10,—	5,—	—	—
Pillau	Memel	8,—	14,—	5,—	4,—	2,—	—	—
"	Libau	10,—	16,—	6,—	5,—	2,50	—	—
"	Arensburg	10,50	16,50	6,50	5,50	3,—	—	—
"	Riga	20,50	30,50	15,50	10,50	5,50	—	—
"	Reval	15,—	20,50	10,—	7,50	3,75	—	—
"	Helsinki[13])	20,—	30,—[13])	15,—	10,—	5,—	—	—
Memel	Libau	10,—	16,—	6,—	5,—	2,50	—	—
"	Arensburg	10,50	16,50	6,50	5,50	3,—	—	—
"	Riga	20,50	30,50	15,50	10,50	5,50	—	—
"	Reval	15,—	20,—	10,—	7,50	3,75	—	—
"	Helsinki[13])	20,—	30,—[13])	15,—	10,—	5,—	—	20,—[3])

von	nach oder umgekehrt	Einfache Fahrkarte 6 Tage gültig	Rückfahrkarte 2 Monate gültig	100-Mann-Tarif Rückfahrkarte	Gesellschafts-Tarif Einfache Fahrt	Jugendgruppen-Tarif Einfache Fahrt	Militärfahrkarte Einfache Fahrt	Sonntags-Rückfahrt- und Ausflugskarte
		RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM
Libau	Arensburg	4,50	—	—	2,50	1,50	—	—
"	Riga	6,50	—	—	3,50	2,—	—	—
"	Reval	12,—	15,—	—	6,—	3,—	—	—
"	Helsinki	16,—	20,—	—	8,—	4,—	—	—
Arensburg	Riga	4,50	4,50	3,50	2,50	1,50	—	—
Riga	Runö-See	—	4,— (8 Lat)	—	—	—	—	—
Reval	Helsinki	10,—	16,—	—	5,—	2,50	—	—

Aus den Anmerkungen

pp.

7) Von Zoppot nach Pillau und zurück oder umgekehrt von Freitag bis Dienstag gültig. (Einen Weg auch wahlweise über das Frische Haff.)

8) Von Zoppot nach Pillau und zurück nur gültig am Tage des Fahrtantritts ohne Verlassen des Schiffes oder mit sofortigem Schiffswechsel.

Von Pillau nach Zoppot und zurück Sonntags den 3. und 10. Juli gültig.

9) Von Memel nach Helsinki/Helsingfors und zurück von Dienstag bis Sonnabend gültig.

12) Der Preis der Rückfahrkarte von Kiel/Travemünde nach Zoppot oder Pillau (nicht in der Gegenrichtung) wird in der Zeit vom 1. September bis 31. Oktober auf 16,— RM ermäßigt. Verkauf dieser Karten nur durch die Hafenvertretungen und Reisebüros in Kiel und Lübeck—Travemünde.

13) Von Helsinki nach Memel—Pillau (—Zoppot) gelten ferner folgende Fahrpreise: Rückfahrkarte Helsinki—Pillau („Deckplatz"), (2 Monate gültig) 400 Finnmark, „Passage" Helsinki—Pillau (einschl. Bettplatz und Verpflegung a) einfache Fahrt 700 Finnmark, b) Rückfahrkarte (2 Monate gültig) 1100 Finnmark. Bei Bezahlung in außerdeutscher Währung, aber nicht in Danziger Gulden, werden diese Fahrkarten auch in umgekehrter Richtung ausgegeben.

pp.

Fahrtunterbrechung ist in jedem Hafen innerhalb der Geltungsdauer der Fahrtausweise gestattet. Bei Unterbrechung in Zoppot muß jedoch im Verkehrsbüro an Bord der Schiffe oder bei den Hafenvertretungen eine Unterbrechungskarte zum Preise von 1,— RM (auch für Kinder) gelöst werden.

Für den Verkehr mit Memel von / nach westlichen Anlaufhäfen (einschl. Pillau) werden Rückfahrkarten in Buchform ausgegeben, die auf der Teilstrecke Pillau—Memel oder umgekehrt wahlweise auf einem Weg über See und auf dem anderen Weg über das Kurische Haff gültig sind. Alle übrigen Rückfahrkarten wie MEK-Fahrscheine, Bahn-Durchgangskarten usw. dürfen für die Hin- und Rückfahrt nur auf den Seedienstschiffen benutzt werden.

Ring- und Rundfahrkarten für Ostpreußen

Ringverkehr: Ringfahrheft „Kurische Nehrung" — Preis 14,— RM. Pillau—Königsberg—Cranz—Cranzbeek—Rossitten (oder Königsberg—Labiau—Rossitten)—Nidden—Schwarzort—Memel—Pillau oder umgekehrt oder Pillau—Memel und zurück oder umgekehrt (Seeweg).

Ringfahrheft „Frische Nehrung" — Preis 8,— RM. Zoppot—Pillau (Seeweg)—Narmeln—Kahlberg—Zoppot (Danzig) oder umgekehrt. Für Beförderung zwischen Zoppot und Danzig muß der Reisende selbst sorgen. Anschlußkarte für die Binnendampfer Königsberg—Pillau an Bord (Verkehrsbüro) erhältlich. Einfache Fahrt 1,— RM, Rückfahrkarte (gültig vom Mai bis September) 1,50 RM.

Preise für Bettplätze und Wandererkojen

1. Bettplatz-Tarif

Zwischen	Warnemünde RM	Binz RM	Swinemünde RM	Zoppot RM	Pillau RM	Memel RM	Libau RM	Arensburg RM	Riga RM	Reval RM	Helsinki RM
Kiel	—	—	3,—	5,—	5,—	5,—	10,—	15,—	15,—	15,—	15,—
Travemünde	3,—	3,—	3,—	5,—	5,—	5,—	10,—	15,—	15,—	15,—	15,—
Warnemünde	—	3,—	3,—	5,—	5,—	5,—	10,—	15,—	15,—	15,—	15,—
Binz	—	—	—	5,—	5,—	5,—	10,—	15,—	15,—	15,—	15,—
Swinemünde	—	—	—	5,—	5,—	5,—	10,—	15,—	15,—	15,—	15,—
Zoppot	—	—	—	—	3,—	3,—	5,—	10,—	10,—	10,—	10,—
Pillau	—	—	—	—	—	3,—	5,—	10,—	10,—	10,—	10,—
Memel	—	—	—	—	—		5,—	10,—	10,—	10,—	10,—
Libau	—	—	—	—	—		—	3,—	8,—	5,—	10,—
Arensburg	—	—	—	—	—	—	—	—	5,—	—	—
Runö-See	—	—	—	—	—	—	—	—	8.-(5 Lat)	—	—
Reval	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,—

2. Tarif für Wandererkojen (nur auf TD. „Tannenberg")

Zwischen		Swinemünde RM	Zoppot RM	Pillau RM	Memel RM	Libau RM	Arensburg RM	Riga RM	Helsinki RM
Kiel / Travemünde	a)	0,20	0,30	0,30	0,30	—	0,50	1,—	1,—
	b)	0,50	0,75	0,75	0,75	—	1,—	2,—	2,—
Swinemünde	a)	—	0,30	0,30	0,30	0,50	0,50	1,—	1,—
	b)	—	0,75	0,75	0,75	1,—	1,—	2,—	2,—
Zoppot	a)	—	—	0,20	0,20	0,30	0,30	0,75	0,50
	b)	—	—	0,50	0,50	0,75	0,75	1,50	1,—
Pillau	a)	—	—	—	0,20	0,30	0,30	0,75	0,50
	b)	—	—	—	0,50	0,75	0,75	1,50	1,—
Memel	a)	—	—	—	—	0,30	0,30	0,75	0,50
	b)	—	—	—	—	0,75	0,75	1,50	1,—
Libau	a)	—	—	—	—	—	0,20	0,30	—
	b)	—	—	—	—	—	0,50	0,75	—
Arensburg	a)	—	—	—	—	—	—	0,30	—
	b)	—	—	—	—	—	—	0,75	—
Runö-See	a)	—	—	—	—	—	—	0,20	—
	b)	—	—	—	—	—	—	0,50	—

a) = für Jugendliche (Höchstalter 22 Jahre) mit Jugendherbergsausweis und für Gruppen mit älteren H.J.-Führern mit besonderem Gruppenausweis der Reichsjugendführung,

b) = für alle anderen Fahrgäste.

III C

Sonstige Bequemlichkeiten

Liegestühle für Tag- und Nachtruhe außerhalb der Kammern Mietgebühr je Stück je Reise 1,— RM. Matratzen für Liegestühle Mietgebühr je Stück je Reise 1,— RM. Decken Mietgebühr je Stück je Reise 1,— RM. Liegestuhl mit Matratze und Decke bei gleichzeitiger Entnahme Mietgebühr zusammen je Reise 2,50 RM. Hängematten nur für Nachtruhe Mietgebühr je Stück je Reise 2,— RM. Schlafsäcke Mietgebühr je Stück je Reise 0,50 RM.

III D

Beköstigung

Verpflegung schließen die Fahrpreise nicht ein, sie ist jedoch durch Wirtschaftsbetriebe an Bord zu üblichen Preisen auch in einfachen Gerichten erhältnich. Die Speisesäle sind jedem Fahrgast zugänglich.

Pauschalverpflegung. Auf Auslandsfahrten zwischen Pillau und Helsinki wird auch eine Pauschalverpflegung (ohne Getränke) gereicht für 10,— RM einschl. Bedienungsgeld.

Biblioteka Wojskowa W.S.P.

Verkehrszahlen

in 1000 Fahrgästen
Abgefahren nach allen Richtungen von:

	Swinemünde	Zoppot	Pillau	Memel	Travemünde	Warnemünde	Binz	Kiel	Libau	Helsinki	Reval
1920[1]	97,1	12,8[2]	87,3	—	—	—	—	—	—	—	—
1921	20,2	12,4[2]	19,1	—	—	—	—	—	—	—	—
1922	6,9	0,7[2]	8,5	—	—	—	—	—	—	—	—
1923	25,2	28,5[2],[3]	14,7	—	—	—	—	—	—	—	—
1924	12,6	13,2	9,5	—	—	—	—	—	—	—	—
1925	10,7	8,9	8,2	—	—	—	—	—	—	—	—
1926	4,5	3,8[4]	3,6	—	—	—	—	—	—	—	—
1927	14,8	12,5	12,8	0,4	—	—	—	—	—	—	—
1928	21,8	18,9	16,7	1,5	—	—	—	—	—	—	—
1929	22,6	19,9	19,0	2,0	—	—	—	—	—	—	—
1930	24,0 [5]	20,6	21,4	2,0	—	—	—	—	—	—	—
1931	21,3	16,7	20,3	1,7	—	—	—	—	0,1	—	—
1932	18,5	16,8	19,3	1,6	—	—	—	—	0,3	—	—
1933	19,5	18,4	22,9	1,5	6,6	1,4	0,7	—	0,03	—	—
1934	28,0	28,5	34,7	1,3	12,0	2,0	1,8	1,7	—	—	0,1
1935	24,9	27,3	33,2	1,5	10,2	1,6	1,2	4,0	0,04	0,9	0,1
1936	131,9[6]	47,2	109,0	1,1	11,0	0,8	1,0	10,6	0,07	2,3	0,1
1937	45,2	39,1	52,5	1,1	8,5	1,3	0,6	11,7	0.03	2,5	—
1938	35,6	32,5	47,8	0,5	9,8	1,3	1,0	11,7	0,7	2,7	—
1939	55,4	25,2	63,9	4,3	7,4	—	—	8,2	0,7	2,3	—

[1]) mit Abstimmungsverkehr
[2]) Danzig-Neufahrwasser angelaufen
[3]) Paßschwierigkeiten auf dem Landwege
[4]) Betriebsbeginn erst 17. Juli
[5]) Scheinblüte
[6]) Verkehrseinschränkung im polnischen Korridor — Olympische Spiele

Inhaltsverzeichnis

Erſter Abſchnitt:

Seite

Notverkehr Swinemünde—Pillau 7
Erſte Fahrten S. 14 — Fremdenverkehr S. 16 — Abſtimmungsfahrten S. 18

Zweiter Abſchnitt:

Swinemünde—Danzig 30

Dritter Abſchnitt:

Seedienſt Oſtpreußen und Danzig 40
Danzig—Libau S. 42 — Kampf um Verträge S. 45 — Im Taumel der Millionen S. 147 — Saiſonverkehr S. 52

Vierter Abſchnitt:

Mit eigenen Schiffen 56
Die endgültige Vertragsform S. 58 — Die Schiffe S. 63 — Fahrplantechnik S. 65 — Tarifpolitik S. 69 — Werbung S. 72

Fünfter Abſchnitt:

Im nationalſozialiſtiſchen Reich 77
Einbeziehung der Weſtſtrecke S. 78 — Beſchränkter Korridorverkehr 1936 S. 82 — Finnland—Oſtpreußendienſt S. 83 — Ausbau des Herbſtverkehrs S. 88 — Tarifpolitik S. 89 — Werbung S. 95 — D „Marienburg“ S. 113

Sechſter Abſchnitt:

Der Seedienſt Oſtpreußen vor Kriegsaufgaben 115
Memel iſt frei S. 116 — September 1939 S. 117 — Heimſchaffung der Baltendeutſchen S. 121

Schlußwort 138

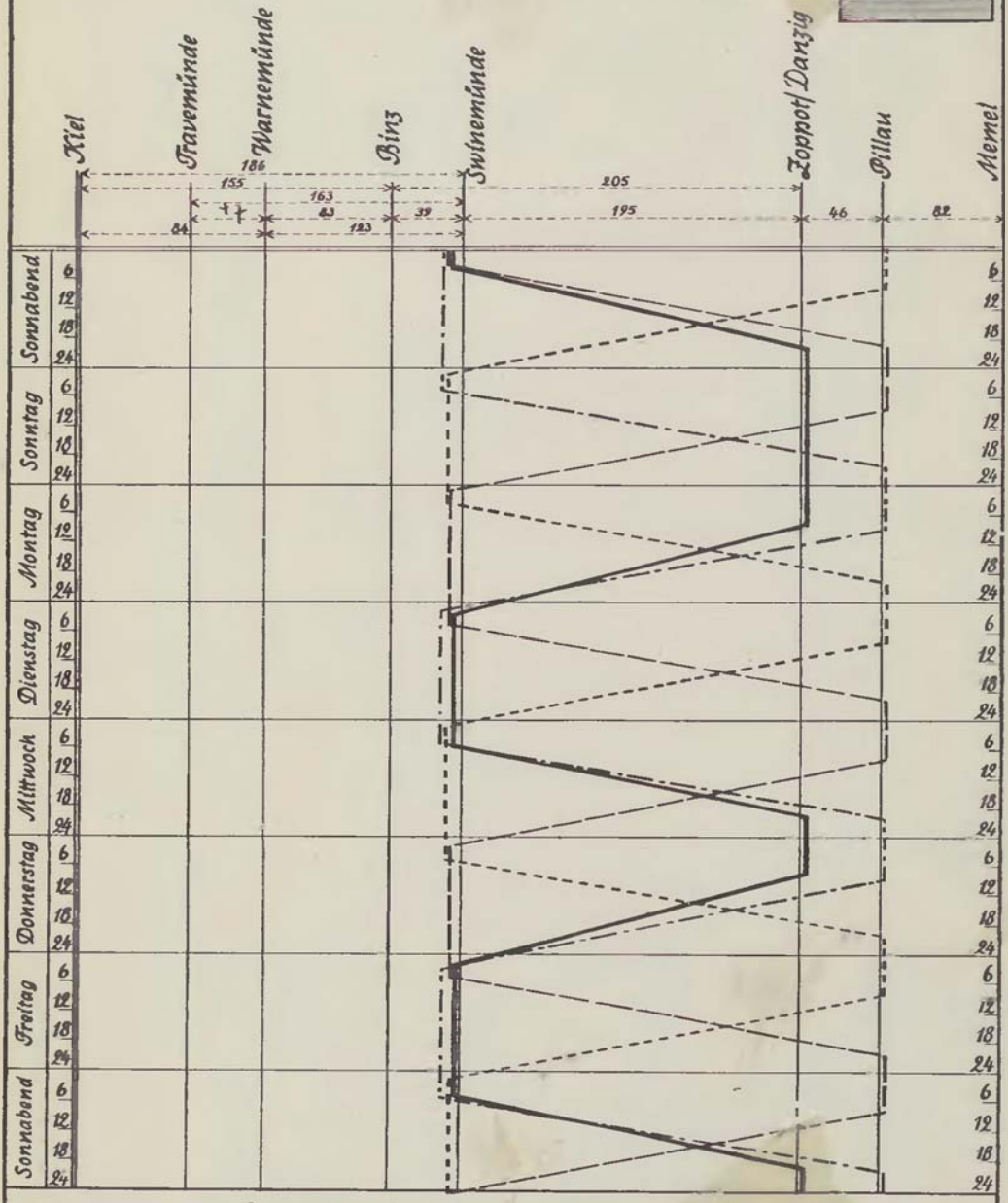
Anhang: Fahrpläne, Fahrpreiſe und Verkehrszahlen . . 141

Bildteil . . . . . 97—112

Die Bildvorlagen stellten zur Verfügung: Atlantic, Berlin: S. 108; Heudtlaß, Berlin: S. 110 (2), 111 (2); Reichsverkehrsministerium: S. 99, 102, 103, 104, 106, 107, 112; Scherl, Berlin: S. 97 (2); Volk und Reich Bild (Aufn. Mösch), Berlin: S. 98, 100, 101 (2), 105 (2), 109.

FAHRPLAN 1. VI. 1920

IA



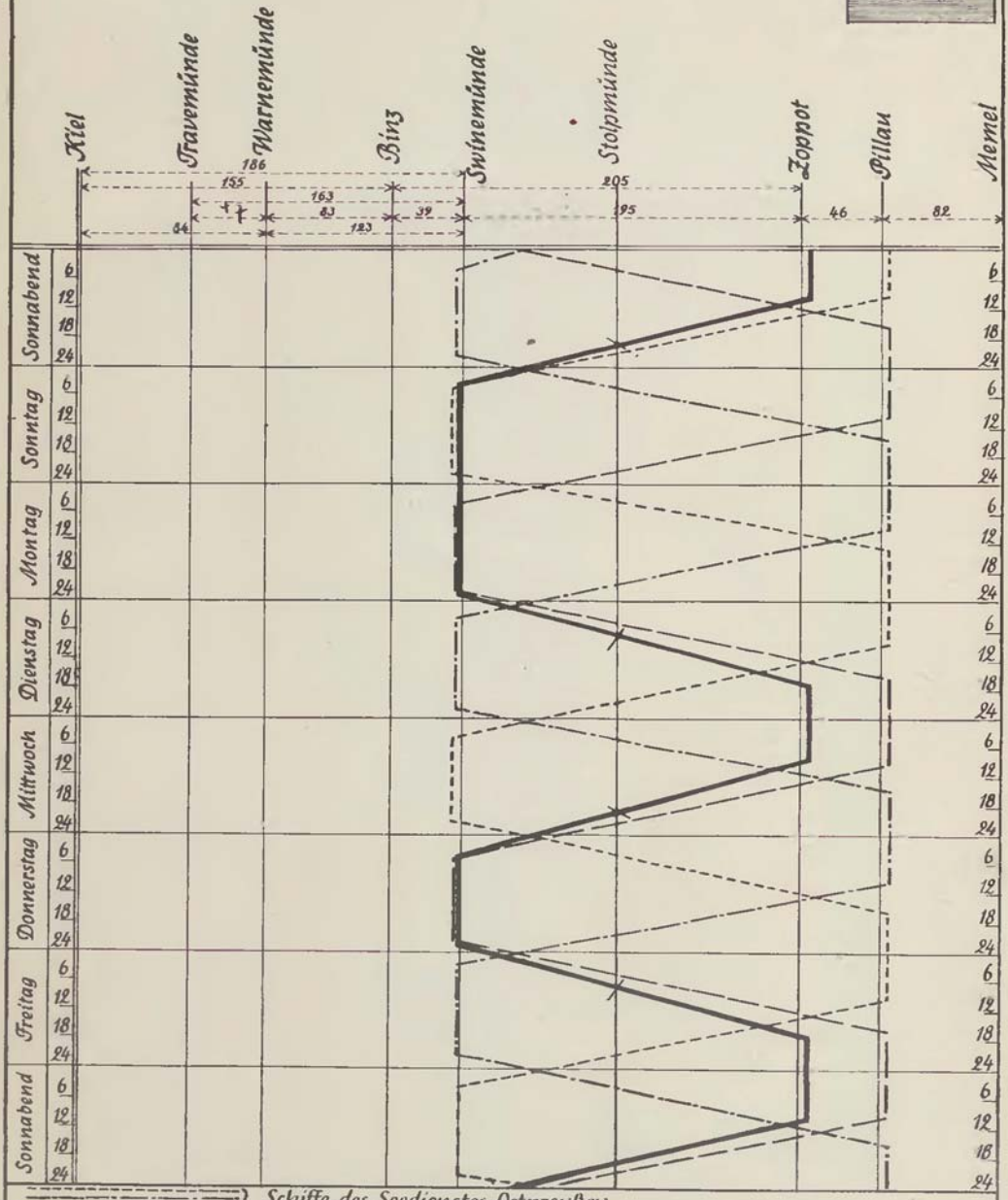
Schiffe des Seedienstes Ostpreußen (schon seit 27. 1. 20)

Schiff des Norddeutschen Lloyd

Hierzu Fahrplan IIA1 und IIA2 Nr 1 u 2

FAHRPLAN 15. XI. 1920

IIB



Schiffe des Seedienstes Ostpreußen

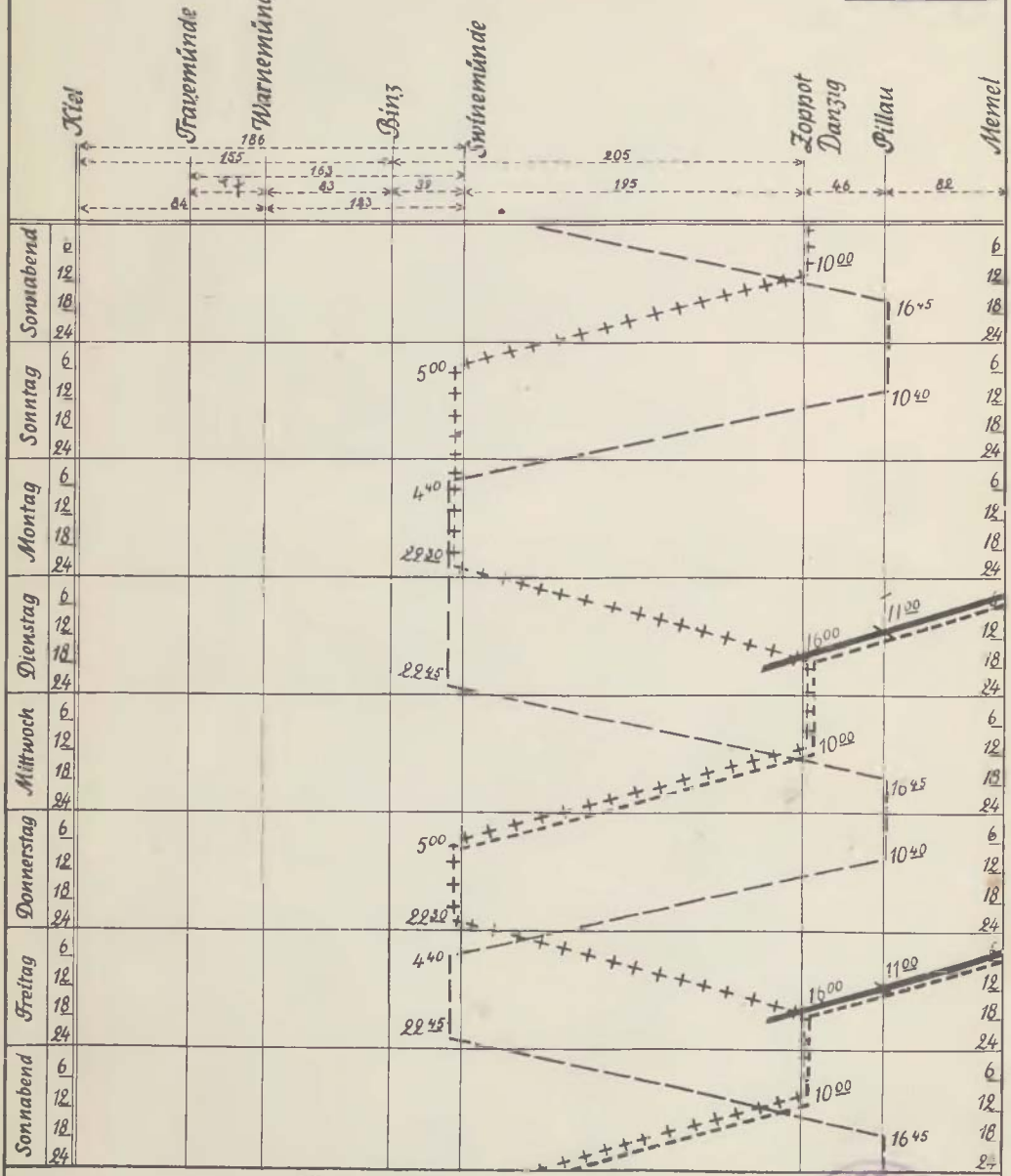
Schiff des Norddeutschen Lloyd

Stolpmünde nur vom 4. Juli 21 – 2. Febr. 22 angelaufen

Hierzu Fahrplan IIA Nr 3

FAHRPLANIDEE ENDE 1921

nicht in Kraft getreten.



Seedienst Ostpreußen

Danzig-Dienst

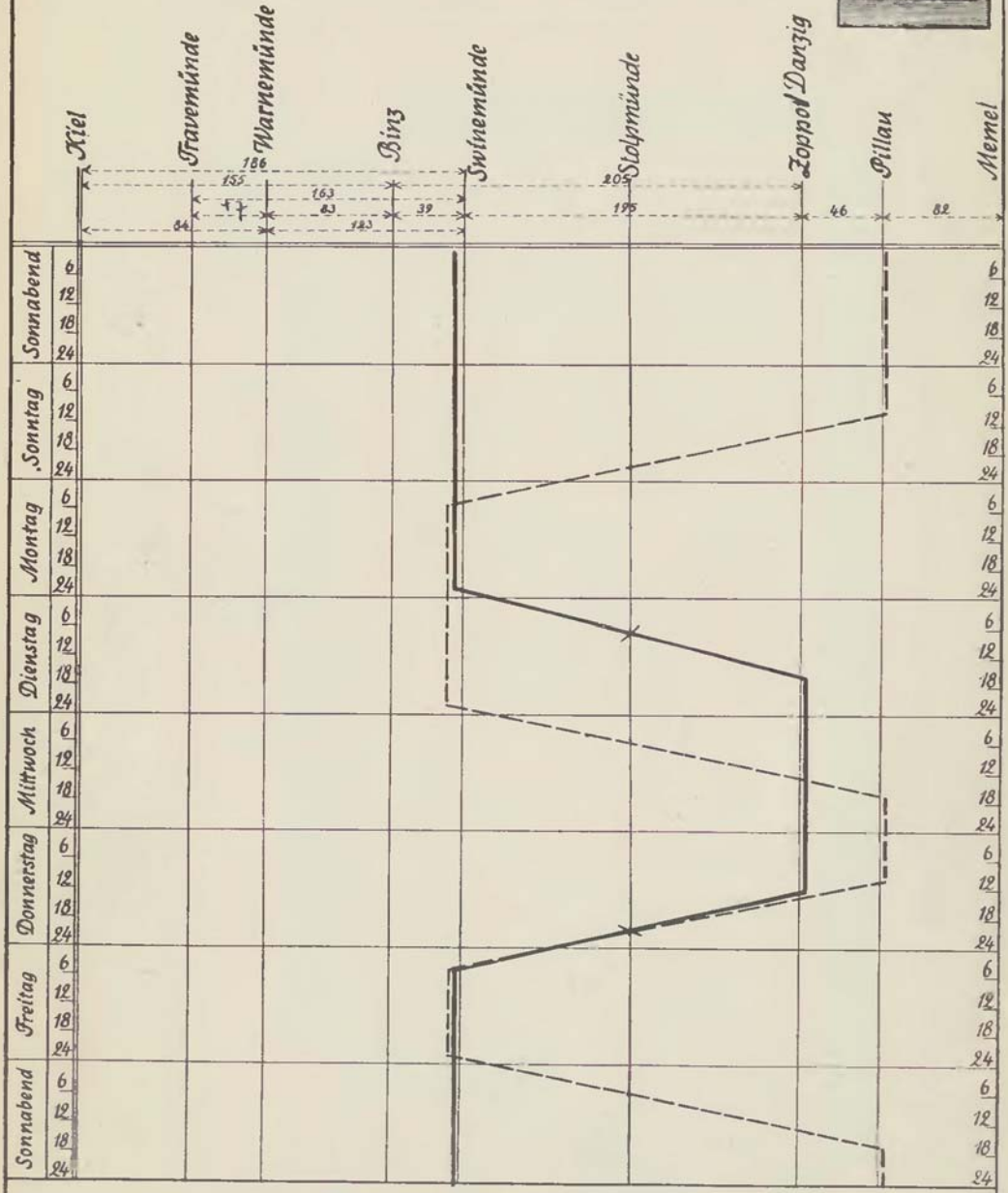
Schiff des Norddeutschen Lloyd (Libau-Danzig)

gedachter Reiseweg

BIBLIOTEKA W.S.P

FAHRPLAN VOM 15. XII. 21 – 2. II. 22

IC 16 2



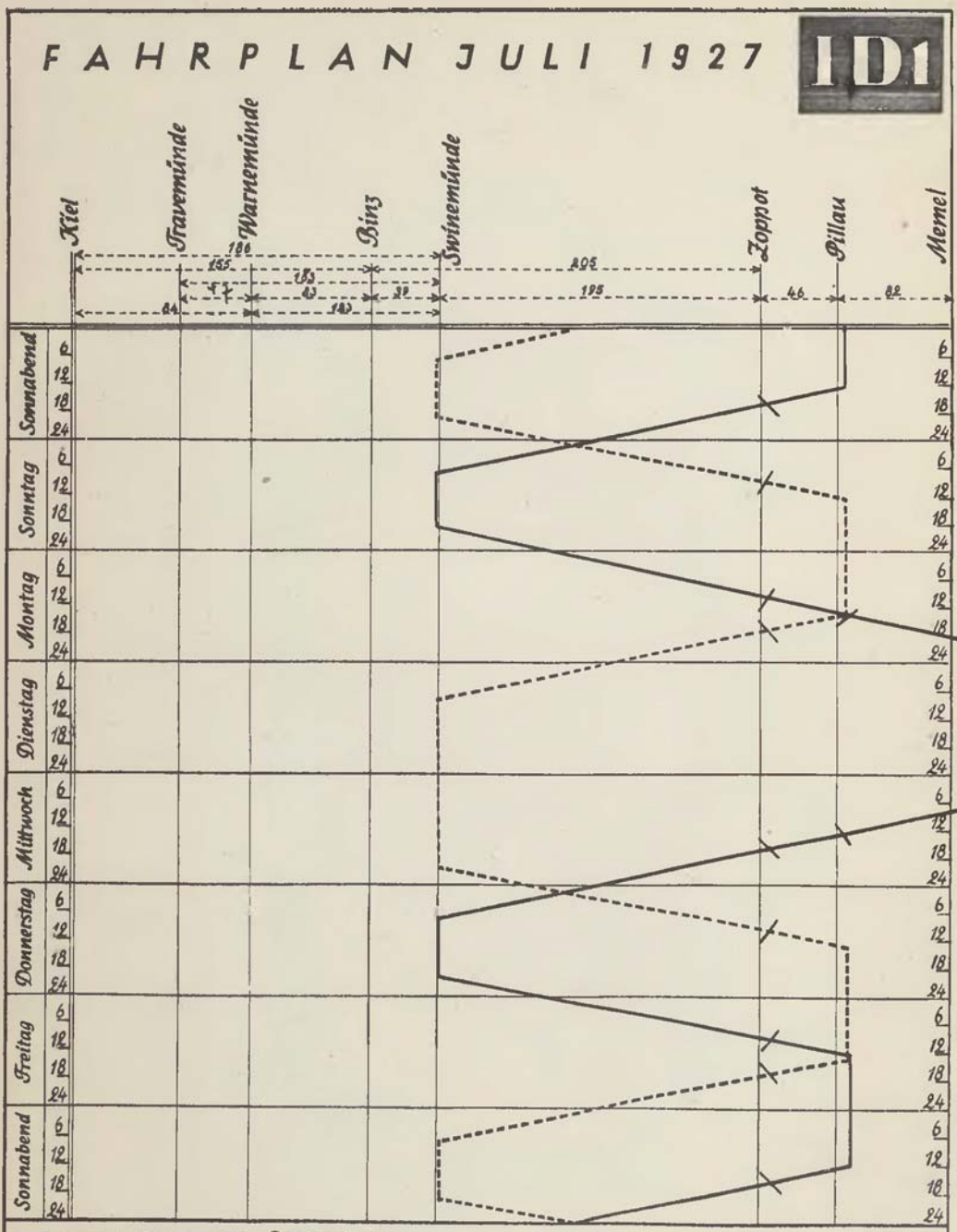
Schiff des Seedienstes Ostpreußen (ähnlich 1922 – 1925)

Schiff des Norddeutschen Lloyd

Hierzu Fahrplan II A 1 und II 42 Nr. 3 u. 5

FAHRPLAN JULI 1927

ID1

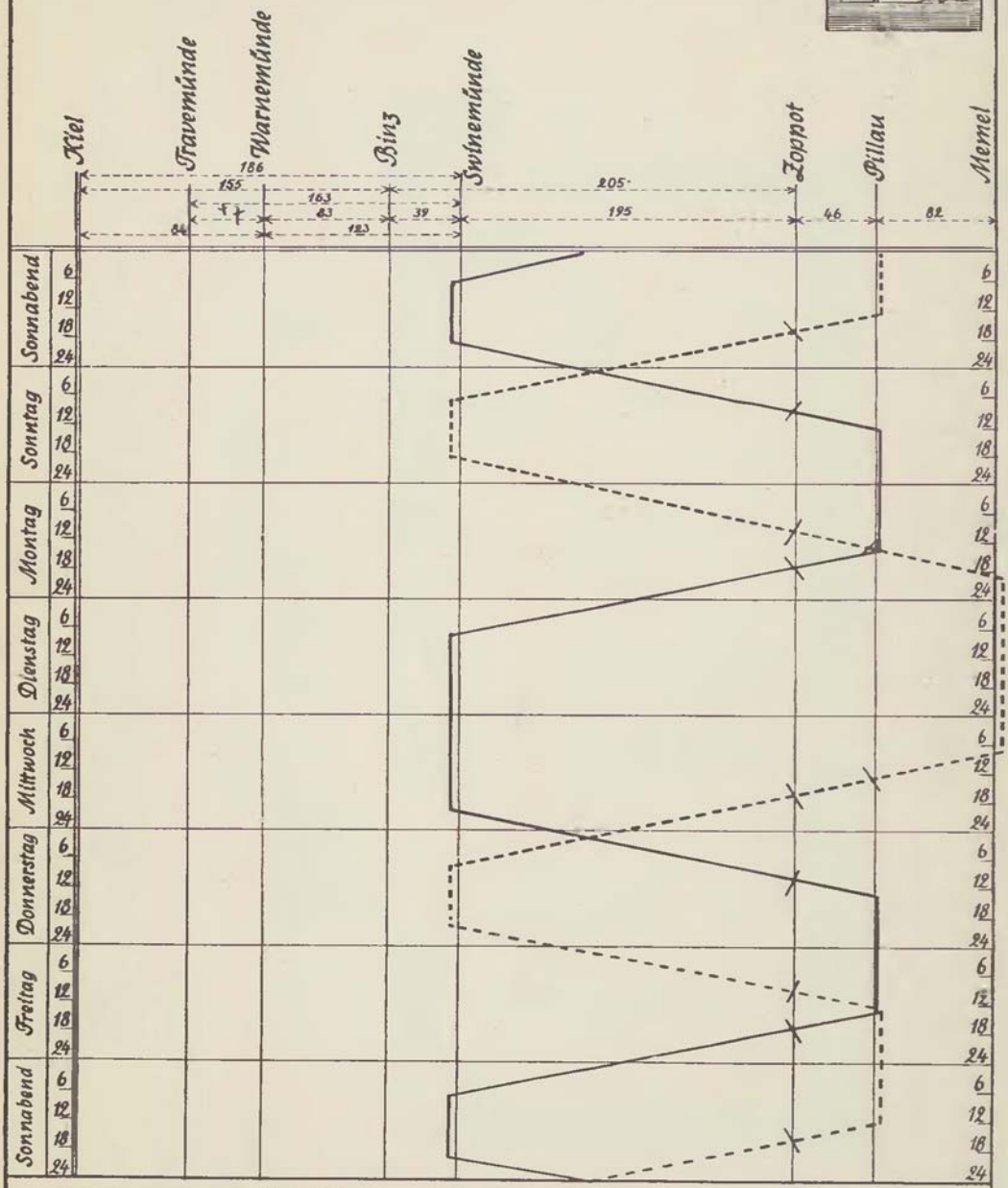


Frühjahr u. Herbst zweimal wöchentl. in jeder Richtung
Sommer viermal wöchentlich in jeder Richtung

Hierzu Fahrplan IIA1 und IIA2 Nr. 11

FAHRPLAN JULI-AUGUST 1929

IID2



Preußen

Hansestadt Danzig

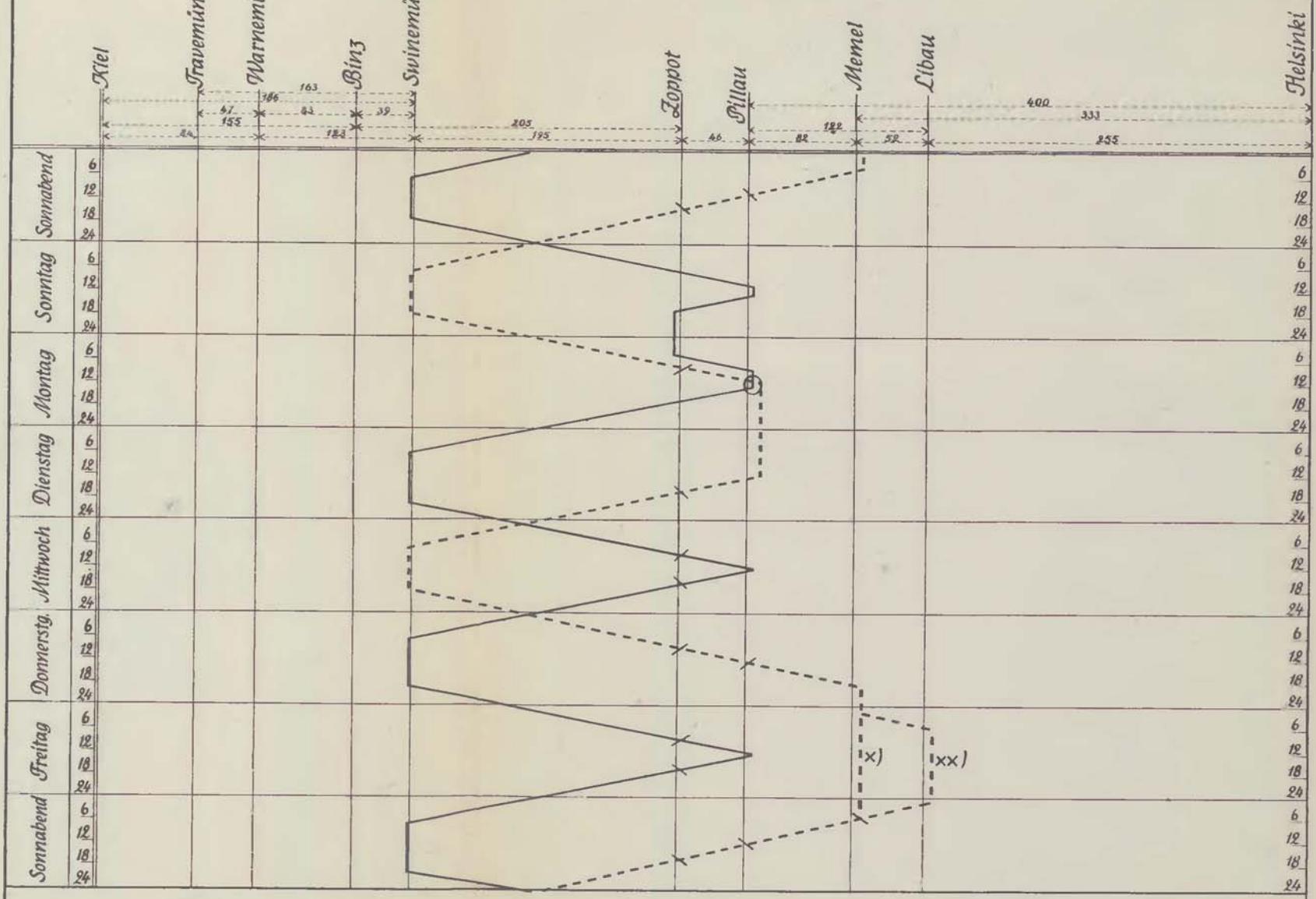
Frühjahr u. Herbst zweimal wöchentl. in jeder Richtung.
Sommer viermal wöchentlich in jeder Richtung

Hierzu Fahrplan II A 1 und II A 2 Nr. 12

SEEDIENST OSTPREUSSEN

ID3

Fahrplan 1931



Preußen

Hansestadt Danzig

○ Schiffswechsel

Frühjahr u. Herbst zweimal wöchentlich

Sommer fünfmal wöchentlich

x) 25. 6. – 29. 8. bis Memel

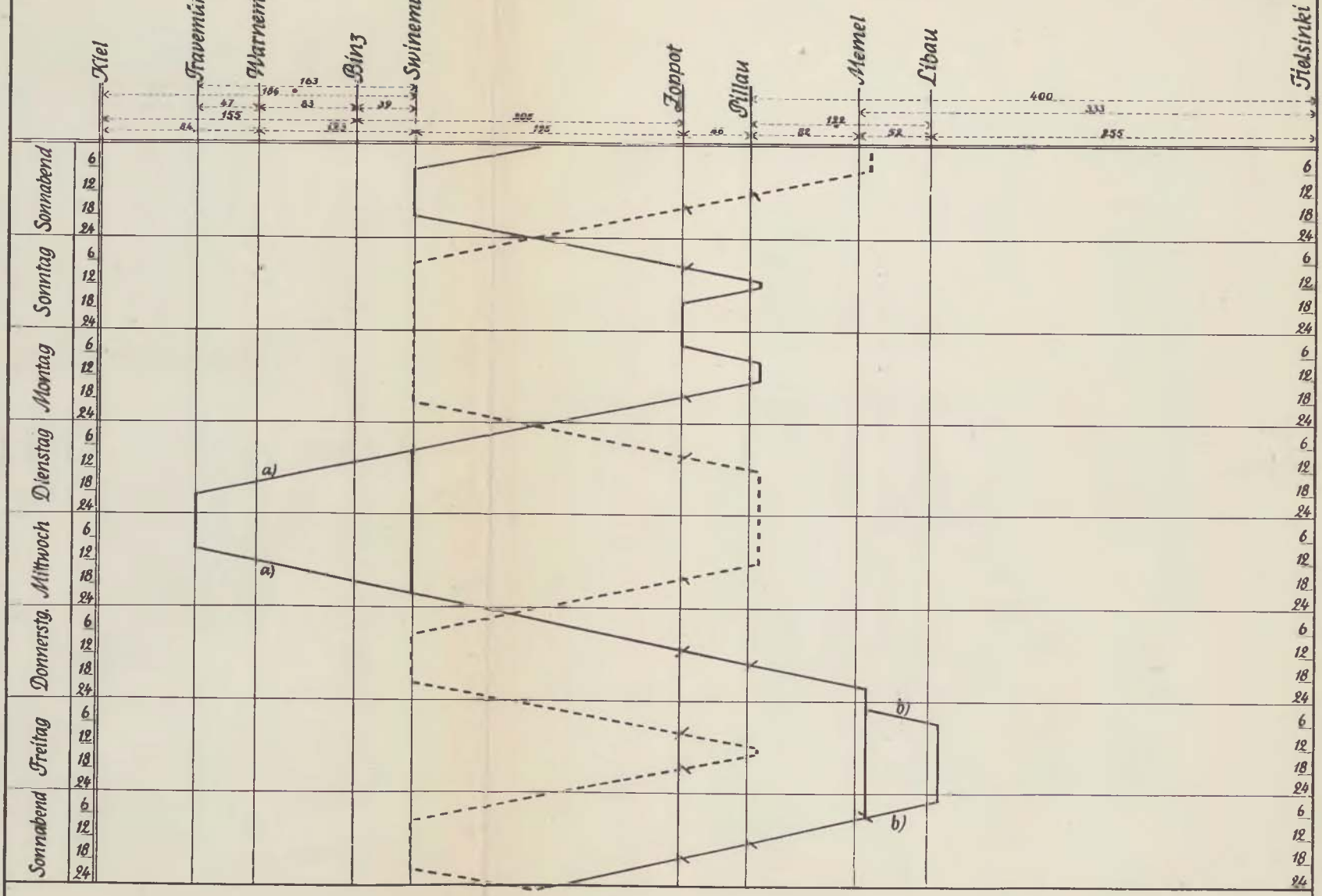
xx) 20. 21. 8. bis Libau

Hierzu Fahrplan IIA1 und IIA2 Nr. 12

SEEDIENST OSTPREUSSEN

II E

Fahrplan Juli / August 1932



——— Preußen

- - - - - Hansestadt Danzig

a) einmalige Travemündefahrt } im August
b) - - Libaufahrt } aneinander anschließend

Hierzu Fahrplan II A 1 und II A 2 Nr. 13

FAHRPLAN 1934

IF

Kiel — Travemünde — Warnemünde — Binz — Swinemünde — Zoppot — Pillau — Memel

186 — 155 — 163 — 83 — 123 — 39 — 205 — 195 — 46 — 82

Sonnabend — Sonntag — Montag — Dienstag — Mittwoch — Donnerstag — Freitag — Sonnabend

I II III IV 5. Mai – 28. Juni, 17. Sept. – 30. Okt. (Vor- und Hauptreisezeit)

I IV V VI VII VIII IX X 29. Juni – 16. Sept. } Motorschiffe

28. und 29. Juni — XV XVI 1. Juli – 31 August — Motorschiff

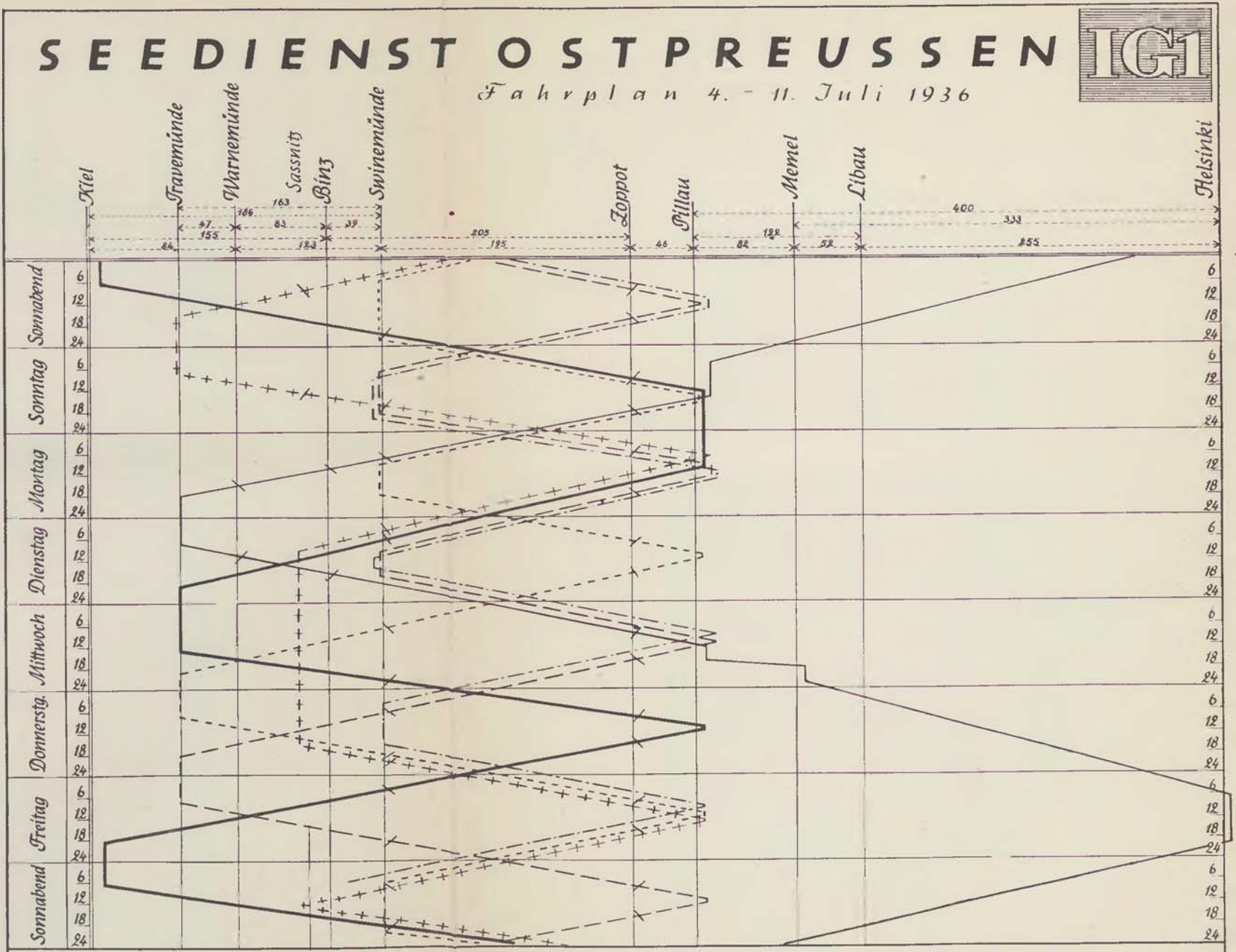
XI XII XIII XIV 1. Juli – 31. August — D. „Kaiser"

Hierzu Fahrplan II B 1 und II B 2

SEEDIENST OSTPREUSSEN

IG1

Fahrplan 4. - 11. Juli 1936



Tannenberg
Preußen
Kaiser
Hertha
Hansestadt Danzig
Deutschland

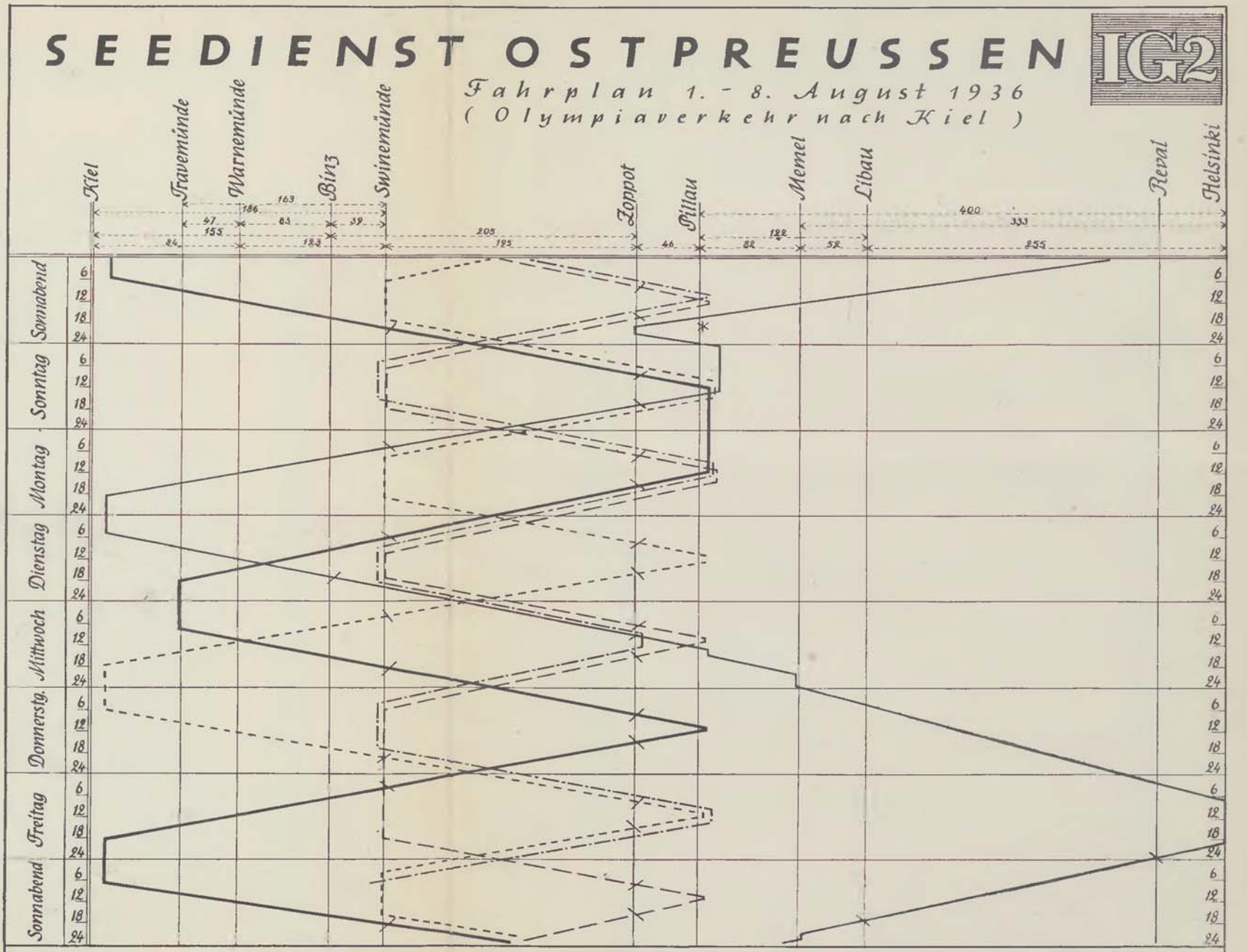
Hierzu Fahrplan II A1 und II A2 Nr. 14
II B1 und II B2

SEEDIENST OSTPREUSSEN

IG2

Fahrplan 1. - 8. August 1936

(Olympiaverkehr nach Kiel)



Tannenberg
Preußen
Kaiser
Hertha
Hansestadt Danzig
lief Pillau nicht an

Hierzu Fahrplan II A Nr. 14
II B

Parteitagfahrplan vom 29. VIII. – 21. IX. 1936

IG 3

Kiel	Travemünde	Warnemünde	Sassnitz	Bins	Swinemünde	Zoppot	Pillau	Memel
	154	186	163		205			
	47		83	32	195	46	82	
84			183					

Sonnabend
Sonntag — von Helsinki
Montag
Dienstag
Mittwoch — nach Helsinki
Donnerstg.
Freitag
Sonnabend
Sonntag — von Helsinki
Montag
Dienstag
Mittwoch — nach Helsinki
Donnerstg.
Freitag
Sonnabend
Sonntag — von Helsinki
Montag
Dienstag
Mittwoch — nach Helsinki
Donnerstg.
Freitag
Sonnabend

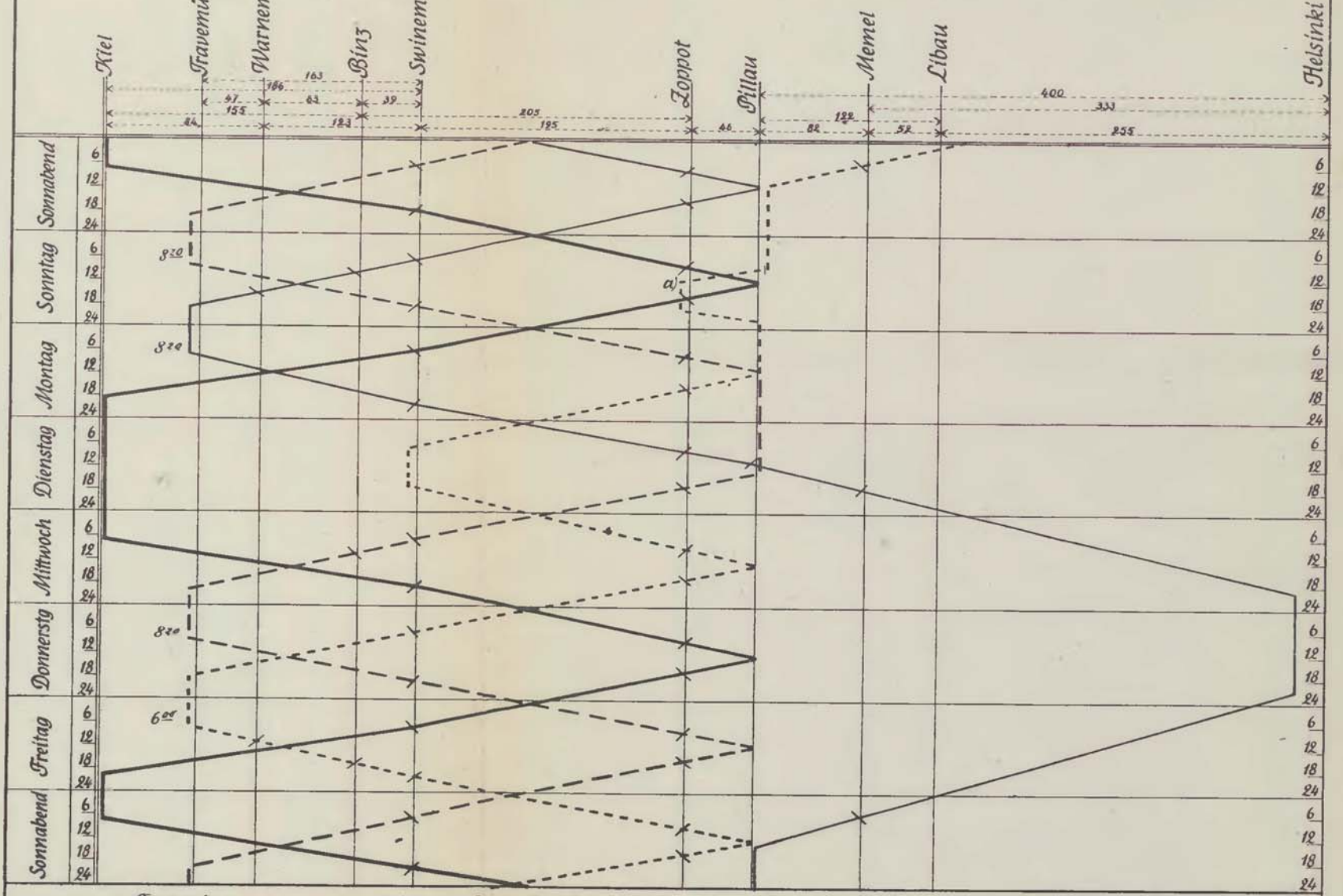
Tannenberg
Preußen
Kaiser
Hertha
Hansestadt Danzig
Fährschiff

* Öffentliche Planfahrten, die für Transporte mitbenutzt wurden. Hierzu IIB1 und IIB2

SEEDIENST OSTPREUSSEN

II H

Fahrplan 25. Juni – 31. August 1938



Tannenberg
Preußen
Kaiser
Hansestadt Danzig } im Wechsel

a) nur am 3. und 10. Juli

Liegezeiten: Tannenberg 48 Std.
Kaiser 50 -
Preußen 74½ - } im Wechsel
Hansestadt Danzig 42 - }
Durchschnitt 58¼ Std. nur ein Teil der Liegezeiten sind Ruhezeiten.

Hierzu Fahrplan II A 1 und II A 2 Nr. 15
II B 1 und II B 2

Seedienst Ostpreußen während der Verkehrsschwierigkeiten 1939

Kiel · Swinemünde · Zoppot · Pillau · Memel

Sbd 26.8. — Stg 27.8. — Mo 28.8. — Di 29.8. — Mi 30.8. — Do 31.8. — Fr 1.9. — Sbd 2.9. — Stg 3.9. — Mo 4.9. — Di 5.9. — Mi 6.9. — Do 7.9. — Fr 8.9. — Sbd 9.9. — Stg 10.9. — Mo 11.9. — Di 12.9. — Mi 13.9. — Do 14.9. — Fr 15.9. — Sbd 16.9. — Stg 17.9. — Mo 18.9. — Di 19.9. — Mi 20.9. — Do 21.9. — Fr 22.9. — Sbd 23.9. — Stg 24.9. — Mo 25.9. — Di 26.9. — Mi 27.9. — Do 28.9. — Fr 29.9. — Sbd 30.9. — Stg 1.10. — Mo 2.10. — Di 3.10. — Mi 4.10.

H. Danzig · Tannenberg · Kaiser · Preußen · Odin · Rugard · Hertha · Frigga · Tannenberg · Kaiser · Hertha · Frigga · Odin · Berlin · Orotava · Adler · Der Deutsche

Tannenberg — Preußen — Hansastadt Danzig — Kaiser — Odin — Hertha — Orotava — Rugard — Frigga — Berlin — Adler — Der Deutsche

ZBIORY SPECJALNE
BIBLIOTEKA UNIWERSYTECKA GDAŃSK
948918